

ÕPETATUD EESTI SELTSI TOIMETUSED
COMMENTATIONES LITTERARUM SOCIETATIS ESTHONICAE

XXXII

A. SOOM

**DIE POLITIK SCHWEDENS BEZÜGLICH
DES RUSSISCHEN TRANSITHANDELS
ÜBER DIE ESTNISCHEN STÄDTE
IN DEN JAHREN 1636–1656**



**ÕPETATUD
EESTI SELTS
1838**

TARTU 1940

ÕPETATUD EESTI SELTSI TOIMETUSED
COMMENTATIONES LITTERARUM SOCIETATIS ESTHONICAE

XXXII

7083 C

A. SOOM

DIE POLITIK SCHWEDENS | BEZÜGLICH
DES RUSSISCHEN TRANSITHANDELS
ÜBER DIE ESTNISCHEN STÄDTE
IN DEN JAHREN 1636-1656

657/61.

17530



ÕPETATUD
EESTI SELTS
1838



TARTU 1940

Est-A

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu

15458

L 45532001

Inhaltsverzeichnis.

Inhaltsverzeichnis	III—V
Vorwort	VII—X
Ungedruckte Quellen	XI—XIII
Gedruckte Quellen und Literatur	XIII—XX
Einführung	1—26

Das Transithandelserbe der estnischen Städte
1—2. Die Unternehmungen Johannis III. und Karls IX.
zur Sperrung des Archangelsk-Handelsweges durch
kriegerische und diplomatische Mittel 2—5. Die Stapel-
platzpolitik des Russlandhandels bis zu Gustav II.
Adolf 5—8. Die Stapelplatzpolitik zur Zeit Gustav
Adolfs 8—13. Die Zollpolitik 13—16. Die Versuche,
die ausländischen Kaufleute zum Handeln mit Russ-
land über Narva und Nyen zu interessieren 16—19.
Die Unternehmungen, über Narva und Nyen mit Per-
sien in Handelsbeziehungen zu treten 20—22. Die Un-
zufriedenheit der estnischen Städte mit den Monopol-
rechten der Ausländer 23. Die Untersuchung der russi-
schen Handelsverhältnisse durch Handels- und poli-
tische Agenten 23—24. Zusammenfassung 24—26.

I. Die Frage des Stapels für den Russlandhandel . 27— 78

Die Prätendenten auf den Stapelplatz 27—28. Der
Stapelstreit Tallinn-Narva 28—42. Der Handelsstreit
Narva-Ivangorod 42—51. Die Stapelplatzfrage Nyens
51—57. Die Gestaltung der Stapelplatzpolitik der
schwedischen Regierung 57—60. Die Stapelplatzan-
sprüche Tartus und der Streit mit Riga wegen des
Handelswegs über Vastseliina 60—72. Die Aussichten
Pärnus als Stapelplatz 72—73. Riga und die Stapel-
platzfrage des Russlandhandels 73—74. Das Ver-
hältnis zwischen Stapelplatz- und Binnenstädten 75.
Zusammenfassung 75—78.

IV

- II. Die Bestrebungen der Regierung zur Abschaffung der für die fremden Kaufleute in den Stapelstädten geltenden Beschränkungen 79—114

Die Beschränkung des Handelns der Fremden in den estnischen Städten 79—81. Das Verhalten der Regierung zu den Beschränkungen der Fremden 81—83. Die Liquidierung der Versuche der Russen, auf die westeuropäischen Märkte zu gelangen 83—87. Die Frage der Transitfreiheit für die westlichen Waren 87—107. Die Erlaubnis des Handelns der Fremden untereinander 108—113. Zusammenfassung 113—114.

- III. Die Zollpolitik 115—164

Die Mannigfaltigkeit der Zölle in Liv-, Est- und Ingermanland 115—117. Die Ersetzung des Kleinen Zolls durch das Portorium in Narva und Nyen 117—123. Die Aufhebung des Grenzzolls 123—136. Die Senkung der Seezolltarife 136—148. Die Vereinfachung und Erleichterung des Zollverfahrens 148—157. Der Zoll von Öresund 158—160. Der russische Zoll 160—161. Zusammenfassung 161—164.

- IV. Die Frage des Handelsbetriebskapitals 165—182

Der Kapitalmangel 165—166. Das Fehlen an Kreditmöglichkeiten 167. Die Kommissionsgeschäfte als Mittel zur Kapitalanhäufung 168—170. Die Versuche einer Gründung von Handels- und Schiffahrtskompanien 170—172. Die Politik, kapitalkräftige Ausländer in den Stapelstädten anzusiedeln 173—174. Das Steigen der Einwohnerzahl in Tallinn und Narva und ihre Transithandelsbetätigung 174—181. Zusammenfassung 181—182.

- V. Die Versuche zur Schaffung einer Handelsflotte und von Manufakturen 183—198

Der Zweck einer Handelsflotte und von Manufakturen vom Standpunkt der Wirtschafts- und Marinepolitik der schwedischen Regierung 183—185. Der Einfluss des Englisch-Niederländischen Krieges (1652—1654) auf die Entstehung der hiesigen Handelsflotte 185—186. Die Versuche von Schiffsanschaffungen in Tallinn, Narva und Pärnu 186—191. Die Versuche der Gründung von Manufakturen 191—197. Zusammenfassung 197—198.

VI. Die Instandsetzung der Wasserwege	199—241
<p>Die grosse Bedeutung der Wasserwege 199—200. Das Bezeichnen des Schiffahrtsweges im Fin- nischen Meerbusen 200—208. Das Bezeichnen der Fahrstrasse in der Rigaschen Bucht 208—214. Die Versuche zur Vertiefung der Narvaflussmündung 214—233. Die Frage der Wasserstrasse Pärnu-Tartu- Pleskau 233—236. Die Versuche zur Vertiefung der Häfen 236—240. Zusammenfassung 241.</p>	
VII. Die Propagierung des Ostsee-Handelsweges unter den fremden Kaufleuten	242—251
<p>Die Sonderstandpunkte über die Art der Propa- gierung des Ostseehandelsweges 242—246. Die Propa- gandatätigkeit bei den in Russland handelnden ausländi- schen Kaufleuten 246—248. Die Propaganda durch die höheren Provinzialbeamten in Liv- und Estland 248—250. Zusammenfassung 250—251.</p>	
Schlusswort	252—261
<p>Schlusszusammenfassung 252—256. Die positi- ven Resultate der Handelspolitik der Regierung 256— 261.</p>	
Register	263—270
<p>Die Personennamen 263—266. Die Ortsnamen 267—270.</p>	
Karte und Plan	I—III.
<p>I. Die Handelswege durch Estland in der Mitte des XVII. Jahrhunderts. II. Projekt der Feuerbake auf Sörve und Ruhnu (Photostat. Kopie einer im Schwedischen Reichsarchiv befindlichen Zeichnung). III. Karte der Narvaflussmündung. Hergestellt von H. Seulenberg 1650 (Photostat. Kopie einer im Schwe- dischen Reichsarchiv befindlichen Karte).</p>	

Vorwort.

Estland hat wegen seiner Lage an den grossen Handelswegen bis zum Beginn des XVIII. Jahrhunderts, d. h. bis zur Gründung von Petersburg (Leningrad), eine verhältnismässig wichtige Rolle in dem zwischen Russland und Westeuropa getätigten Transithandel gespielt. Diese Bedeutung ist in einigen Perioden grösser, in anderen kleiner gewesen, in Abhängigkeit von verschiedenen politischen und handelspolitischen Faktoren. Eine Ebbeperiode bildete das Ende des XVI. und die erste Hälfte des XVII. Jahrhunderts. Durch die Änderung der politischen Konstellation im Bereich der Ostsee und durch die Entdeckung des Handelsweges im Nördlichen Eismeer war eine Lage entstanden, die die estnischen Städte vom Transithandel völlig auszuschalten drohte. Um diese Gefahr zu umgehen, verwandte der damalige Herr des estnischen Gebiets — das Schwedische Reich — im Interesse seiner Wirtschaftspolitik viel Energie darauf, Wege und Möglichkeiten ausfindig zu machen, um den russischen Aussenhandel auf den durch die Ostsee führenden alten Handelsweg zurückzuleiten. In dieser schwedischen Wirtschaftspolitik können wir eine Reihe voneinander abweichende Entwicklungsphasen unterscheiden. Eine zeitlich begrenzte und bezüglich der Resultate positive Periode bilden die Jahre 1636—56. Dieser Abschnitt von 20 Jahren bezeichnet die Zeit, in welcher auf Initiative Axel und Erik Oxenstiernas in den estnischen Städten wichtigere handelspolitische Reformen durchgeführt wurden. Die Periode beginnt mit der Rückkehr Axel Oxenstiernas aus Deutschland nach Schweden im Jahre 1636, die ihm ermöglichte, den Handelsproblemen Schwedens und der Ostseeprovinzen mehr Aufmerksamkeit zu widmen, als das bisher der Fall gewesen war, und endet mit dem Tod Erik Oxenstiernas im Jahre 1656 (sein Vater Axel Oxenstierna war schon 2 Jahre früher gestorben) und mit dem Russisch-Schwedischen Krieg

VIII

von 1656-58. Die Wirksamkeit Axel und Erik Oxenstiernas hatte sowohl in Schweden selbst als auch in Estland auf die Entwicklung der Städte und des Handels einen tiefen Einfluss ausgeübt, weshalb der schwedische Historiker C. T. Odhner diese Periode mit Recht als epochemachend bezeichnet. (O d h n e r 69).

Da diese vom Standpunkt der estnischen Handelsgeschichte bedeutende Periode bisher nicht untersucht worden ist, stützt sich vorliegende Arbeit in der Hauptsache auf ungedrucktes Quellenmaterial. Nur bei der Klärung kleinerer Einzelfragen waren Verf. die entsprechenden Forschungen von einigem Nutzen. Davon wäre in erster Linie zu erwähnen K. R. Melanders Arbeiten über die Handelspolitik Tallinns und Lübecks und C. v. Bonsdorffs Untersuchung über Nyen, sowie darüber hinaus auch die Untersuchungen anderer Gelehrter, wie H. Almquist, Joh. Ax. Almquist, E. F. Heckscher, E. Ekegård, C. Danielsson, B. Fahlborg, E. Fries, C. T. Odhner, E. G. Palmén und A. W. af Sillén. Das benutzte Quellenmaterial stammt in überwiegender Mehrheit aus dem Schwedischen Reichsarchiv, dann aus den Stadtarchiven Tallinn, Narva, Tartu und Pärnu, aus dem Estnischen Staatlichen Zentralarchiv und aus einer Reihe anderer Archive (s. Verzeichnis der Archive). Von den gedruckten Quellen müssen an erster Stelle genannt werden die Protokolle des schwedischen Reichsrats und F. G. Bunges „Quellen des Revaler Stadtrechts“. In den Archiven und Bibliotheken hat Verf. an der Sammlung des Materials gearbeitet in den Jahren 1933—1938, und zwar in den schwedischen und finnischen Archiven in den Jahren 1933, 1934 und 1938, in den lettischen Archiven 1938, in den Stadtarchiven Tallinn und Pärnu im Jahre 1937, ausserdem mehrmals im Staatlichen Zentralarchiv, in den Stadtarchiven Narva und Tartu.

Zur Erläuterung bezüglich der Arbeit sei noch folgendes erwähnt. Unter den estnischen Städten sind die Städte auf dem heutigen estnischen Territorium, nicht nur die innerhalb der Grenzen des damaligen Gouvernements Estland liegenden verstanden. Daneben aber sind stellenweise auch die Handelsverhältnisse ihrer Nachbarstädte — Nyen und Riga — behandelt worden. Viele in der Arbeit vorkommende Personen tragen in den Quellen 2 verschiedene Namen, was durch ihre Erhebung in den Adelsstand im Verlauf der hier behandelten Jahre bedingt ist. Zur Vermeidung von Missverständnissen ist nur der Name gebraucht worden, unter dem der Betreffende

mehr bekannt war, z. B. Krusenstiern (früher Krusius), Seulenberg (früher Muhlmann), Alebeck (geadelt Örnklou), Heltscher (geadelt Rosenbaum), Bech (geadelt Rosenbeck). Beim Zitieren sind keine Vermerke darüber gemacht worden, ob das betreffende Dokument Original oder Konzept ist. Das ist jedesmal möglich festzustellen: wenn das Schreiben nach der Ausgangsbehörde zitiert ist, handelt es sich um ein Konzept; wenn es aber nach der Zielbehörde zitiert ist, ist es ein Original. Wird die Kopie eines Dokumentes benutzt, dann wird es beim Zitieren erwähnt, ausser in dem Fall, wenn letztere benutzt ist im Corpus Privilegiorum Narvensis (zit. I 51 NLA).

Indem ich vorliegende Arbeit der Öffentlichkeit übergebe, ist es mir eine angenehme Pflicht, allen jenen Personen und Institutionen meinen Dank auszusprechen, die in der einen oder anderen Weise dazu beigetragen haben, sie fertigzustellen. Besonderen Dank schulde ich hierbei meinem verehrten Lehrer, dem Universitätsprofessor Dr. A. R. C e d e r b e r g in Helsinki (früher in Tartu), für wiederholt erteilte Ratschläge, sein Wohlwollen und sein warmes Interesse, mit dem er den Gang meiner Arbeit verfolgt hat, ebenso den Professoren Dr. H. K r u u s und Dr. H. S e p p, sowie dem Direktor des Staatlichen Zentralarchivs Dr. O. L i i v für wertvolle Fingerzeige.

Für freundliche Beihilfe bei den Forschungsarbeiten spreche ich folgenden Archiven und Bibliotheken sowie ihren Beamten meinen besten Dank aus: dem Estnischen Staatlichen Zentralarchiv, dem Tallinner Stadtarchiv, dem Tartuer Stadtarchiv, dem Pärnuer Stadtarchiv, der Universitätsbibliothek Tartu, der Estländischen Literarischen Gesellschaft, dem Schwedischen Reichsarchiv und seinen Abteilungen — dem Kammerarchiv und der Östermalms Abteilung, der Universitätsbibliothek Uppsala, dem Stockholmer Stadtarchiv, dem Lettischen Staatsarchiv, dem Historischen Archiv der Stadt Riga, der Zentralbibliothek der Stadt Riga und dem Finnischen Staatsarchiv. Besonderen Dank schulde ich dem Archivrat Dr. H. B r u l i n für die Ermöglichung, die Kopiensammlung der Schreiben Axel Oxenstiernas zu benutzen, ebenso dem I. Archivar E. W a e r n (beide am Schwedischen Reichsarchiv) für seine wertvolle Hilfe und für die

Kopien aus der Universitätsbibliothek Uppsala, dem Direktor der Universitätsbibliothek Tartu F. P u k s o o für sein Entgegenkommen bei der Benutzung der Universitätsbibliothek, Kapitän H. K ö h l i n am Schwedischen Kriegsarchiv für die Kontrollierung der Quellen und für seine Ratschläge, dem Tallinner Stadtarchivar Mag. R. K e n k m a a für die Kontrollierung der Quellen, dem Tartuer Stadtarchivar Mag. E. T e n d e r für nützliche Fingerzeige, Dr. Ragnar L i l j e d a h l i n in Schweden für Ratschläge bei der Archivforschung und Professor Dr. N. W. P o s t h u m u s in Amsterdam für die Instruktion bezüglich der Spezialliteratur. Grosse Hilfe sowohl bei der Materialsammlung im In- und Ausland wie beim Korrekturlesen hat mir meine Frau E. S o o m erwiesen. Für die Übersetzung der Arbeit spreche ich meinen Dank aus Herrn O. F r e y m u t h, Fr. Dr. D. K i e c k e r s, Fr. Mag. M. S c h m i e d e h e l m und Fr. E. U n t, ferner Fr. Dr. D. K i e c k e r s und Herrn O. A. W e b e r m a n n für die sorgsame Kontrollierung des Manuskripts sowie letzterem ausserdem für die Überwachung der Drucklegung.

Zum Schluss ist es mir eine angenehme Pflicht, dem Konseil des Kulturkapitals, dessen Stipendium mir ermöglicht hat, die Untersuchungen zu Ende zu führen, sowie der Gelehrten Estnischen Gesellschaft für die Drucklegung der Arbeit meinen Dank auszusprechen.

Vorliegende Untersuchung ist der Philosophischen Fakultät der Universität Tartu als Dissertation vorgelegt und am 4. Mai 1940 gegen die Opponenten Prof. Dr. H. Sepp und Dozent Dr. O. Liiv verteidigt worden. Die Bemerkungen der Herren Opponenten sind nach Möglichkeit berücksichtigt worden.

Narva, im Mai 1940.

Arnold Soom.

Ungedruckte Quellen.

Estnisches Staatliches Zentralarchiv. — Eesti Riigi
Keskarchiiv (ERKA).

Estländisches Generalgouverneursarchiv aus der schwedischen Zeit (ERKkA).

Livländisches Generalgouverneursarchiv aus der schwedischen Zeit (LRKkA).

Tallinner Stadtarchiv. — Tallinna Linnaarhiiv (TLA).

Aa. Stadtbücher.

Ab. Rats-Protokolle.

Ad. Städtische Finanzen.

Af. Kaufmannsbücher.

Ag. Schiffs-Steuerlisten.

Ba. Städtische Finanzen.

Bh. Handel.

Bi. Juridica.

Bs. Ratswillküren.

BA. Briefkonzepte.

BB. Eingelaufene Briefe.

BD. Livländische Städte.

BF. Suecica.

BH. Rossica.

BL. Legationen.

Narvaer Stadtarchiv. — Narva Linnaarhiiv (NLA).

Ältere Abteilung des Narvaer Stadtarchivs (I).

Tartuer Stadtarchiv. — Tartu Linnaarhiiv (TrtLA).

Eingelaufene Schreiben.

Konzepte der abgesandten Schreiben.

Pärnuer Stadtarchiv. — Pärnu Linnaarhiiv (PLA).

Ratsprotokolle.

Eingelaufene Schreiben.

Konzepte der abgesandten Schreiben.

Universitätsbibliothek Tartu. — Tartu Ülikooli
Raamatukogu (TrtÜR).

Handschriftensammlung.

Bibliothek der Estländischen Literarischen Gesell-

XII

schaft in Tallinn. — Eestima Kirjanduse Ühingu
Raamatukogu Tallinnas (EKÜR).

Teile des Narvaer Ratsarchivs v. XVI.—XIX. Jh.

Schwedisches Reichsarchiv in Stockholm. —
Riksarkivet (RA).

Reichsregistratur (R. reg.).
Schreiben an Gustav II. Adolf.
Schreiben an Karl X. Gustav.
Sammlung Oxenstierna (Ox. saml.).

Livonica.

Handel und Schiffahrt.

Diplomatica:

Muscovitica.

Hollandica.

Anglica.

Germanica.

Danica.

Kammerarchiv in Stockholm. — Kammararkivet (KA).

Eingelaufene Schreiben.

Missivdiarium.

Generalgouvernementsrechenschaften der Ostseeprovinzen.

Zoll- und Lizentrechenschaften der Ostseeprovinzen.

Vermischte Rechenschaften der Ostseeprovinzen.

Sammlung Clason.

Östermalms Abteilung des Schwedischen Reichs-
archivs. — Östermalms Avdelningen av Riks-
arkivet (ÖA).

Archiv des Kommerzkollegiums.

Universitätsbibliothek Uppsala. — Uppsala Univer-
sitetsbiblioteket (UUB).

Sammlung Nordin.

Sammlung Palmsköld.

Stockholmer Stadtarchiv. — Stockholms Stads-
arkiv (SSA).

Eingelaufene königliche Briefe.

Königliche Akademie für die Geschichte der schönen
Künste und der Altertümer in Stockholm. — Kungl.
Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien.

Axel Oxenstiernas Briefe in Abschriften.

Das Oxenstiernasche Familienarchiv in Tidö. —
Tidöarkivet (TA).

Teile von Axel und Erik Oxenstiernas Briefwechsel und Handlungen.
Lettisches Staatsarchiv in Riga. — Valsts Arhivs (VA).
Archiv der Ökonomieverwaltung.

Historisches Archiv der Stadt Riga. — Rīgas Pilsētas
Vēsturiskais Arhivs (RPVA).

Oberkanzlei des Rats.
Äusseres Ratsarchiv.

Zentralbibliothek der Stadt Riga. — Rīgas Pilsētas
Centrālā Bibliotēka (RPCB).

Handschriftensammlung.

Finnisches Staatsarchiv in Helsinki. — Suomen
Valtionarkisto (SVA).

Landesarchiv von Ingermanland.

Gedruckte Quellen und Literatur.

- Almquist, H., Göteborgs historia. Grundläggningen och de första hundra åren. I:I. Göteborg 1929; I:II Göteborg 1935 (Almquist Göteborgs historia).
- Almquist, H., Sverige och Ryssland 1595—1611. Tvisten om Estland, förbundet mot Polen, de ryska gränsländens erövring och den stora dynastiska planen (Akad. avh. Uppsala). Uppsala 1907 (Almquist Sverige och Ryssland).
- Almquist, Joh. Ax., Kommerskollegium och rikens ständers manufakturkontor, samt konsularsstaten 1651—1910. Administrativa och biografiska anteckningar. Meddelanden från svenska riksarkivet. Ny följd. 2:4, häft 1—3. Stockholm 1912—1915 (Almquist Kommerskollegium).
- Amelung, F., Einiges über den alten Wasserweg zwischen Narva, Dorpat, Fellin und Pernau. Neue Dorpt. Ztg. 1893, Nr. 105—108 (Amelung Einiges über den alten Wasserweg).
- Annerstedt, C., Grundläggningen af svenska väldet i Livland 1558—1563 samt deraf alstrade strider inom vasahuset (Akad. avh. Uppsala). Uppsala 1868 (Annerstedt).
- Arbusow, L., Grundriss der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. Riga 1918 (Arbusow).
- Ariste, P., Ortsnamnen i Pühalepa och Reigi socknar på Dagö. Svio-Estonica 1938 (Ariste).
- Baasch, E., Holländische Wirtschaftsgeschichte. Handbuch der Wirtschaftsgeschichte, hrsg. v. G. Brodnitz. Jena 1927 (Baasch).

XIV

- Ballhausen, C., Der erste englisch-holländische Seekrieg 1652—1654, sowie der schwedisch-holländische Seekrieg 1658—1659. Haag 1923 (Ballhausen).
- Bang, N., Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497—1660. I Del: Tabeller over Skibsfarten. København-Leipzig 1906. II Del: Tabeller over Varetransporten. København-Leipzig 1922 (Bang Tabeller).
- Bang (f. Ellinger), N., Til Narva-Handelens Historie i det 16: de Aarhundrede. Historisk Tidsskrift. 7. Række II. Bd. Kjøbenhavn 1899—1900 (Bang Til Narva-Handelens Historie).
- Blumfeldt, E., Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609—1629. Ajalooline Ajakiri XIV (1935) (Blumfeldt Statistilisi lisandeid).
- Blümcke, O., Berichte und Akten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603. Hansische Geschichtsquellen. Bd. VII. Halle 1894 (Blümcke).
- Bonsdorff, C. v., Nyen och Nyenskans. Acta Societatis Scientiarum Fennicae XVIII. Helsingforsiae 1891 (Bonsdorff).
- Brückner, A., Geschichte Russlands bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Bd. I. Gotha 1896 (Brückner Geschichte Russlands).
- Bunge, F. G. v., Die Quellen des Revaler Stadtrechts. II. Bd. Dorpat 1847 (Bunge).
- Burgh, A. H. H. v. d., Gezantschappen door Zweden en Nederland wederzijds afgevaardigd gedurende de jaaren 1592—1795. 'S-Gravenhage 1886 (Burgh).
- Danielsson, C., 1500- och 1600-talens svenska tullpolitik. Statsvetenskaplig Tidsskrift för politik, statistik, ekonomi. Årg. 27. Lund 1924 (Danielsson).
- Det danske Folks Historie. Redigeret af A. Friis, A. Linvald, M. Mackeprang. IV. København 1928 (Det danske Folks Historie).
- Eesti ajalugu II. Toimet. H. Kruus. Tartu 1937 (Eesti ajalugu).
- Eesti majandusajalugu I. Toimetanud dr. H. Sepp, peatoimetaja, dr. O. Liiv, dr. J. Vasar. Tartu 1937 (Eesti majandusajalugu).
- Ekegård, E., Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden (Akad. avh. Uppsala). Uppsala 1924 (Ekegård).
- Elgenstierna, G., Den introducerade svenska adelns ättartavlor. IV, V. Stockholm 1923, 1930 (Elgenstierna).
- Fahlborg, B., Sveriges yttre politik 1660—1664 (Akad. avh. Uppsala). Stockholm 1932 (Fahlborg).
- Forsström, O. A., Kuvaus Inkerimaan oloista ruotsinvallan aikana. I. [Sortavalassa 1890] (Forsström).
- Freymann, G. v., Ueber den alten Fellinschen Wasserweg. Jahresbericht der Felliner Litterarischen Gesellschaft 1902—1904. Fellin 1905 (Freymann Ueber den alten Fellinschen Wasserweg).
- Fries, E., Erik Oxenstierna såsom Estlands guvernör 1646—1653. Historisk Tidsskrift 1885. Stockholm 1885 (Fries).

- G a d e b u s c h, F. K., Livländische Jahrbücher. II. Theil, 1. Abschn.; II. Theil, 2. Abschn.; III. Theil, 1. Abschn. Riga 1781 (Gadebusch).
- G o e t z, L. K., Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Lübeck 1922 (Goetz).
- G r e i f f e n h a g e n, W., Archangel als Handelsconcurrentin Revels im siebenzehnten Jahrhundert. Beiträge zur Kunde Ehst-, Liv- u. Kurlands. Bd. 4. Reval 1894 (Greiffenhagen).
- G r o t e n f e l t, K., Suomen historia uskonpuhdistuksen aikakaudesta 1521—1617. Kuvallinen Suomen historia III. Jyväskylä 1902 (Grottenfelt).
- H a m e l, J., Tradescant der Aeltere 1618 in Russland. Der Handelsverkehr zwischen England und Russland in seiner Entstehung. Rückblick auf einige der älteren Reisen im Norden. Recueil des actes de la séance publique de l'académie impériale des sciences de Saint-Petersbourg tenue le 29 décembre 1845. St. Petersburg 1847 (Hamel Tradescant der Aeltere).
- H a n s e n, G. v., Publikation aus dem Revaler Rathsarchiv. Beiträge zur Kunde Ehst-, Liv- und Kurlands. Bd. III. Reval 1887 (Hansen Publikation).
- H a n s e n, H. J., Geschichte der Stadt Narva. Dorpat 1858 (Hansen Gesch. d. Stadt Narva).
- H a u s m a n n, R., Zur Geschichte des Hofes von St. Peter in Nowgorod. Baltische Monatsschrift. 46. Jg. LVIII. Bd. Riga 1904 (Hausmann).
- H a u s m a n n, R. u. S c h n e i d e r, P., Ueber die Beziehungen Pernaus zur Hansa im 17. Jahrhundert. Sitzungsberichte der Altertumsforschenden Gesellschaft zu Perna 1905—1908. V. Bd. Perna 1909 (Hausmann u. Schneider).
- H e c k s c h e r, E. F., Merkantilismen. Ett led i den ekonomiska politikens historia. I, II. Stockholm 1931 (Heckscher Merkantilismen).
- H e c k s c h e r, E. F., Produktplakatet och dess förutsättningar. Historiska studier tillägnade professor Harald Hjärke. Uppsala 1908 (Heckscher Produktplakatet).
- H e c k s c h e r, E. F., Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. I delen, 1—2 boken. Stockholm 1935—1936 (Heckscher Sveriges ekon. hist.).
- H o l l i h n, G., Die Stapel- u. Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit (1201—1562). Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Rigas in der Hansezeit (Diss. Leipzig). Berlin 1935 (Hollihn).
- J e n š, G., Rivalry between Riga and Tartu for the trade with Pskov in the XVI and XVII centuries. Baltic and Scandinavian countries. Vol. IV, Nr. 2. Gdynia 1938 (Jenš Rivalry between Riga and Tartu).
- J e n s c h (Jenš), G., Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. Mitteilungen aus der livländischen Geschichte. 24. Bd., 2. H. Riga 1930 (Jensch Der Handel Rigas).
- K a r l i n g, S., Narva. Eine baugeschichtliche Untersuchung. Tartu 1936 (Karling).

XVI

- Kelch, Chr., *Liefländische Historia . . . Rudolphstadt 1695* (Kelch).
- Kernkamp, G. W., *De Sleutels van de Sont. Het aandeel van de Republiek in den Deensch-Zweedschen oorlog van 1644—45* (Diss. Utrecht). S'Hage 1890 (Kernkamp).
- Kilburger, Joh. Ph., *Kurzer Unterricht von dem Russischen Handel wie selbiger mit aus- und eingehenden Waaren 1674 durch ganz Russland getrieben wird. Magazin für die neue Historie und Geographie, angelegt von D. Anton Friederich Büsching. III. Th. Hamburg 1769* (Kilburger).
- Kolkert, W. J. Ir., *Nederland en het Zweedsche imperialisme* (Diss. Amsterdam). Deventer 1908 (Kolkert).
- Kulischer, J., *Russische Wirtschaftsgeschichte. I. Handbuch der Wirtschaftsgeschichte*, hrsg. v. G. Brodnitz. Jena 1925 (Kulischer).
- Liiv, O., *Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII. Jahrhunderts. I. Verhandlungen der Gelehrten Estnischen Gesellschaft XXVII. Tartu 1935* (Liiv).
- Liljedahl, R., *Svensk förvaltning i Livland 1617—1634* (Akad. avh. Uppsala). Uppsala 1933 (Liljedahl).
- Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch. Abt. 2, Bd. I—III. Riga, Moskau 1900—1914 (UB).
- Lubimenko, J., *Les marchands Anglais en Russie au XVI^e siècle. Revue historique. T. 109. Janvier-Avril 1912. Paris 1912* (Lubimenko Les marchands Anglais).
- Melander, K. R., *Die Beziehungen Lübecks zu Schweden und Verhandlungen dieser beiden Staaten wegen des russischen Handels über Reval und Narva während der Jahre 1643—53. Historiallinen Arkisto XVIII. Helsinki 1903* (Melander Die Beziehungen Lübecks).
- Melander, K. R., *Die Beziehungen und Unterhandlungen betreffend den Handel zwischen Lübeck und Russland während der Jahre 1631—1652. Historiallinen Arkisto XVIII. Helsinki 1903* (Melander Die Beziehungen und Unterhandlungen).
- Melander, K. R., *Die Revaler Zollarrende 1623—1629 und die dadurch zwischen Schweden und Lübeck hervorgerufenen Misshelligkeiten. Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte XIV (1912)* (Melander Die Revaler Zollarrende).
- Melander, K. R., *Ruotsin hallituksien ja Tallinnalaisten kauppauumat Venäjän suhteen ynnä niistä johtuvat riidat Lübeckin kanssa vuosina 1614—43. Historiallinen Arkisto XVI. Helsinki 1900* (Melander Ruotsin hallituksien ja Tallinnalaisten kauppauumat).
- Nielsen, A., *Dänische Wirtschaftsgeschichte. Unter Mitarbeit von E. Arup, O. H. Larsen, A. Olsen. Handbuch der Wirtschaftsgeschichte*, hrsg. v. G. Brodnitz. Jena 1933 (Nielsen).
- Nilsson, N. G. och Åsbrink, G., *Sveriges sjöfart. Sjöfartsväsendet, skeppsbyggeriet och handelsflottan. Stockholm 1921* (Nilsson o. Åsbrink).

- Nordwall, J. E., Svensk-ryska underhandlingar före freden i Kardis (1558—61) (Akad. avh. Uppsala). Uppsala 1890 (Nordwall).
- Nottbeck, E. v., Die Huldigungen der Stadt Reval im 16. Jahrhundert. Beiträge zur Kunde Ehst-, Liv- und Kurlands Bd. III. Reval 1887 (Nottbeck Die Huldigungen).
- Nottbeck, E. v. und Neumann, W., Geschichte und Kunstdenkmäler der Stadt Reval. I. Bd. Reval 1904 (Nottbeck u. Neumann).
- Odhner, C. T., Sveriges inre historia under drottning Christinas förmyndare. Stockholm 1865 (Odhner).
- Öhländer, C., Bidrag till kännedom om Ingermanlands historia och förvaltning I: 1617—1645 (Akad. avh. Uppsala). Uppsala 1898 (Öhländer).
- Olearius, A., Viel vermehrte Moscowitische und Persianische Reisebeschreibung . . . Hamburg 1696 (Olearius).
- Osten-Sacken, P. v. d., Der Hansehandel mit Pleskau bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. Beiträge zur russischen Geschichte Theodor Schiemann zum 60. Geburtstage . . . hrsg. v. O. Höttsch, Berlin 1907 (Osten-Sacken).
- Palmén, E. G., Historisk framställning af den svensk-finska handelslagstiftningen från Gustaf Vasas regering till 1766 (Akad. avh. Helsingfors). Helsingfors 1876 (Palmén).
- Perandi, A., Die Aufgaben und Funktionen der estländischen Generalgouvernementsregierung während der schwedischen Zeit. Eestimaa rootsiaegse kindralkubeneri arhiivi kataloog I. Eesti Riigi Keskarhiivi toimetised nr. 3. Tartu 1935 (Perandi).
- Pringsheim, O., Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert. Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen hrsg. von G. Schmoller. X. Bd., 3. H. Leipzig 1890 (Pringsheim).
- Rachel, H., Die Handelsverfassung der norddeutschen Städte im 15. bis 18. Jahrhundert. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. 34. Jhr., III. H. Leipzig 1910 (Rachel).
- Richter, A. v., Geschichte der dem russischen Kaiserthum einverleibten deutschen Ostseeprovinzen bis zur Zeit ihrer Vereinigung mit demselben. II. Theil, I.—II. Bd. Riga 1858 (Richter).
- Ruuth, J. W., Åbo stads historia under medeltiden och 1500-talet. I—IV. Helsingfors 1909—1923 (Ruuth Åbo stads historia).
- Ruuth, J. W., Viipurin kaupungin historia. I. Viipuri 1931 (Ruuth Viipurin kaup. hist.).
- Scheltema, J., Rusland en de Nederlanden beschouwd in derzelver wederkeerige betrekkingen. I deel Amsterdam 1817; II deel Amsterdam 1817; III deel Amsterdam 1818 (Scheltema).
- Schlözer, K. v., Verfall und Untergang der Hansa und des deutschen Ordens in den Ostseeländern. Berlin 1853 (Schlözer).

XVIII

- Schneider, P., Pläne zur Schiffbarmachung des Wasserweges zwischen Pleskau und Pernau. Sitzungsberichte der Altertumsforschenden Gesellschaft zu Pernau VII. Pernau 1914 (Schneider Pläne zur Schiffbarmachung).
- Schäfer, D., Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert. Historische Zeitschrift, hrsg. v. Fr. Meinecke. 83. Bd. München u. Leipzig 1899 (Schäfer).
- Schwedisch-russische Verträge des siebzehnten Jahrhunderts. Für Sverges traktater med främmande makter nach den Originalurkunden im K. Reichsarchiv zu Stockholm, herausgegeben von J. B. Becker. Stockholm 1906 (Schwedisch-russische Verträge).
- Sillén, A. W. af, Svenska handelns och näringarnas historia. IV—V. Stockholm o. Uppsala 1865—71 (Sillén).
- Soom, A., De ingermanländska städerna och freden i Stolbova 1617. Svio-Estonica 1936 (Soom De ingermanländska städerna).
- Soom, A., Ivangorod als selbständige Stadt 1617—1649. Õpetatud Eesti Seltsi Aastaraamat 1935. Tartu 1937 (Soom Ivangorod).
- Soom, A., Jakob Fougdti tegevus Narva bürgermeistrina (aa. 1644—1653). Ajalooline Ajakiri XIII (1934) (A. Soom Jakob Fougdti tegevus).
- Soom, A., Linnade võitlus maakaubanduse vastu Eestis ja Ingerimaal XVII sajandi esimesel poolel. Ajalooline Ajakiri XVI (1937) (Soom Linnade võitlus maakaub. vastu).
- Soom, A., Merkantilistlikkude põhimõtete rakendamise esimesi katseid Narvas. Ajalooline Ajakiri XV (1936) (Soom Merk. põhim. rakend.).
- Soom, A., Narva jõe veete korraldamise küsimus aa. 1645—1657. Linnad ja Alevid VII (1934) (Soom Narva jõe veete).
- Soom, A., Narva laiendamine ja kindlustamine 17. sajandi keskel. Sõdur XVII (1935) (Soom Narva laiendamine).
- Soom, A., Narva metsakaubandus ja metsatööstus XVII sajandi lõpul. Ajalooline Ajakiri XIX (1940) (Soom Narva metsakaubandus).
- Soom, A., Narvas ryska befolkning och kriget 1656—1658. Svio-Estonica 1937. Tartu 1937 (Soom Narvas ryska befolkning).
- Soom, A., Rakvere ja Tallinna majanduslikud suhted XVII sajandi keskel. Ajalooline Ajakiri XVIII (1939) (Soom Rakvere ja Tallinna).
- Soom, A., Tööstusest Eesti linnades XVII sajandi esimesel poolel. Linnad ja Alevid nr. X (1937) (Soom Tööstusest Eesti linnades).
- Stiernman, A. A. v., Samling utaf Kongl. bref, stadgar och förordningar etc. angående Sweriges inrikes commerce, politie och oeconomie . . . , ifrån år 1523 in till närwarande tid . . . II. Stockholm 1750 (Stiernman).
- Süvalep, A., Narva ajalugu. I. Narva 1936 (Süvalep).
- Svenska folkets historia. Av H. Schück, H. Almqvist, S. Bonnesen och C. Hallendorff. II. Bd. Lund 1922 (Svenska folkets historia).
- Svenska riksrådets protokoll. VI (1636), Stockh. 1891; VII (1637—1639), Stockh. 1895; VIII (1640—1641), Stockh. 1898; IX (1642), Stockh.

- 1902; X (1643—1644), Stockh. 1905; XI (1645—1646), Stockh. 1906; XII (1647—1648), Stockh. 1909; XIII (1649), Stockh. 1912; XIV (1650), Stockh. 1916; XV (1651—1653), Stockh. 1920; XVI (1654—1656), Stockh. 1923; XVII (1657), Stockh. 1929 (SRp.).
- Sveriges handelsstatistik 1637—1737, utgiven av B. Boëthius o. E. F. Heckscher. Stockholm 1938 (Sveriges handelsstatistik).
- Sveriges historia till våra dagar, utgiven av E. Hildebrand och L. Stavenov. IV, Stockholm 1920; V, Stockholm 1921; VI, Stockholm 1927; VII, Stockholm 1926 (Sveriges historia).
- Swerikes Rijkes Stadz Lagh, efter den Stormechtige, Höghborne Furstes och Herres, Herr Gustaf Adolffs. Stockholm 1617 (Swerikes Rijkes Stadz Lagh).
- Sveriges traktater med främmande makter, utgiven av C. Hallendorff. V:2. Stockholm 1909 (Sveriges traktater).
- Tallinna kodanikkuderaamat 1624—1690 ühes jätkuga kuni 1710-ni. Toim. G. Adelheim. Tallinna Linnaarhiivi väljaanded nr. 7. Tallinnas 1933 (Tallinna kodanikkuderaamat).
- Tawaststjerna, W., Kaarle IX:n ja Sigismundin taistelu Viron ja Liivinmaan omistamisesta. Helsinki 1935 (Tawaststjerna Kaarle IX:n ja Sigism. taistelu).
- Tawaststjerna, W., Pohjoismaiden viisikolmattavuotinen sota. I, II. Helsinki 1918—1920, 1929 (Tawaststjerna Pohjoismaiden sota).
- Tilemann, G., Franz Nyenstädt's, weiland rigischen Bürgermeisters und königlichen Burggrafen, livländische Chronic nebst dessen Handbuch. Monumenta Livoniae Antiquae II. Riga u. Leipzig 1837 (Nyenstädt).
- Treiberg (Tarvel), P., Tartu linn Rootsi ajal (aa. 1625—1704). Kogut. Tartu. Tartus 1927 (Treiberg).
- Zweig, E., Die Entstehung und Organisation der englisch-russischen Handelsbeziehungen in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Beiträge zur russischen Geschichte Theodor Schiemann zum 60. Geburtstage . . ., hrsg v. O. Höttsch. Berlin 1907 (Zweig Die Entstehung und Organisation).
- Акты, извлеченные изъ архивовъ и библиотекъ Англии и Франціи съ 1557 по 1679 годъ. Акты историческіе, относящіяся къ Россіи. Санкт-Петербургъ 1842 (Акты).
- Базилович, К. В., Коллективные челобитья торговых людей и борьба за русский рынок в первой половине XVII века. Известия академии наук Союза Советских Социалистических Республик. VII серия (Отделение общественных наук). Ленинград 1932 (Базилович).
- Гамель, I., Англичане въ Россіи въ XVI и XVII столѣтіяхъ. С.-Петербургъ 1865 (Гамель Англичане въ Россіи).
- Костомаровъ, Н., Очеркъ торговли Московскаго государства въ XVI и XVII столѣтіяхъ. С.-Петербургъ 1862 (Костомаровъ).

- Кулишеръ, I., Промышленность и торговля Англїи въ XVI вѣкѣ. Книга для чтенія по исторїи новаго времени I. Москва 1910 (Кулишеръ).
- Любименко, И., Англійская торговая компанія въ Россїи въ XVI-мъ вѣкѣ. Сборникъ Ист. Общ. при Имп. С.-Петербур. университетѣ XVI. С.-Петербургъ 1911 (Любименко Англійская торговая компанія).
- Любименко, И., Исторія торговыхъ сношеній Россїи съ Англїей. Выпускъ I (XVI ый вѣкъ). Юрьевъ 1912 (Любименко Исторія торговыхъ снош. Россїи).
- Любименко, И. И., Торговья сношенія Россїи съ Англїей при первыхъ Романовыхъ. Журналъ Мин. Нар. Просв. 1916. Новая серія, часть LXVI. Петроградъ 1916 (Любименко Торг. сношенія Россїи).
- Мельгуновъ, П. П., Очерки по исторїи русской торговли IX—XVIII вв. Москва 1905 (Мельгуновъ).
- Смирновъ, П., Челобитныя дворянъ и дѣтей боярскихъ всѣхъ городовъ въ первой половинѣ XVII вѣка. Чтенія въ Имп. Общ. Исторїи Древностей Россійскихъ при Моск. Унив. Т. 254, кн. III. Москва 1915 (Смирновъ Челобитныя).
- Смирновъ, П., Экономическая политика Московскаго государства въ XVII в. Русская исторія въ очеркахъ и статьяхъ III. Кіевъ 1912 (Смирновъ Экон. пол.).
- Форстенъ, Г. В., Балтійскій вопросъ въ XVI и XVII столѣтіяхъ (1544—1648). Т. I, II. С.-Петербургъ 1893, 1894 (Форстенъ).
- Щербачевъ, Ю. Н., Копенгагенскіе акты относящїеся къ русской исторїи. Чтенія въ Имп. Общ. Исторїи и Древностей Россійскихъ при Моск. Унив. Т. 255, 257. Москва 1915, 1916. (Щербачевъ).
- Якубовъ, К., Россія и Швеція въ первой половинѣ 17. вѣка. Москва 1897 (Якубовъ).

Einführung.

Mit der Eroberung Nordestlands in der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts übernahm die schwedische Regierung die Probleme des dortigen Transithandels. Nach der jüngsten Vergangenheit zu urteilen, schien dieses Erbe durchaus nicht unangenehm zu sein und stand dementsprechend in der Folgezeit in der schwedischen Wirtschaftspolitik an ziemlich hervorragender Stelle. Die damalige schwedische Wirtschaftspolitik war bekanntlich untrennbar mit der Aufgabe verquickt, die zur Kriegführung nötige materielle Basis zu schaffen, denn die ununterbrochenen Kriege erforderten von der Staatskasse weit grössere Summen, als sie die allzu begrenzten wirtschaftlichen Quellen des schwedischen Mutterlandes unter normalen Umständen zur Verfügung stellen konnten. Daher waren die Bestrebungen der Regierung natürlicherweise dahin gerichtet, neue ergiebigere Einnahmequellen zu finden.¹ Eine verhältnismässig günstige Möglichkeit zur Steigerung der staatlichen Einnahmen schien in diesem Zusammenhang der über die jüngst eroberten Ostseeprovinzen, hauptsächlich über Tallinn gehende russische Transithandel zu bieten, der noch in den vorangegangenen Friedenszeiten durchaus augenfällig gewesen war. Allein sehr bald erwies es sich, dass diese zu so schönen Hoffnungen berechtigende Einnahmequelle den an sie geknüpften Erwartungen nicht entsprach. Der dauernde Kriegszustand, die Kaperung der Handelsschiffe, die mannigfachen Zölle und nicht zuletzt die Behinderung der Narva-Fahrt durch die schwedische Kriegsflotte zwangen die handelstreibenden Völker Westeuropas, geeignete Wege für den Warenaustausch mit Russland zu suchen. Ein solcher Weg war zufällig

¹ Heckscher Sveriges ekon. hist. I : 2 270—286; Odhner 264—265.

1 ÖES-i Toimetus.

bereits 1553 von den Engländern entdeckt worden, und zwar durch das Nördliche Eismeer, das Weisse Meer und die Sewernaja Dwina. 1556 gewährte der Zar der von den Engländern gegründeten „Muscovy company“ sehr günstige Privilegien für den Handel auf diesem Wege.² Sehr bald erschienen auf den Spuren der Engländer auch Kaufleute anderer Nation im Weissen Meer, vor allem aus den Niederlanden,³ später auch aus Frankreich⁴ und den westlich des Öresunds gelegenen deutschen Städten Hamburg und Bremen.⁵ Die Entdeckung des nördlichen Handelsweges war auch dem Russischen Reich höchst willkommen, denn dadurch entging der russische Aussenhandel der Kontrolle durch fremde Staaten. Daher bemühten sich die Zaren, den Handel über das Weisse Meer in jeder Beziehung zu fördern. Die grossen Freiheiten und das Wohlwollen der russischen Regierung, dessen sie sich zu erfreuen hatten, eröffneten dem Unternehmungsgeist und dem Kapital der Kaufleute Westeuropas schier unbegrenzte Möglichkeiten. Nur war der neue Weg infolge der nordischen Natur mit weit grösseren Schwierigkeiten verbunden, die die Kaufleute zwangsläufig von Zeit zu Zeit doch wieder an die Handelsfahrt durch die Ostsee denken liessen.

Durch die Aufnahme des Verkehrs auf dem Seewege durch das Nördliche Eismeer wurde das Erbe des Transithandels über die estnischen Städte so gut wie ganz entwertet. Dennoch gab man in Stockholm die Hoffnung nicht auf, dass es doch noch einmal gelingen werde, den russischen Aussenhandel wieder zurück in die Ostsee zu lenken. Auf dieses Ziel begann die schwedische

² Über die Entdeckung des Handelsweges durch das Weisse Meer und den Handel der Engländer auf diesem Wege mit Russland S. Л ю б и м е н к о Английская торговая компания; Любименко Исторія торговыхъ снош. Россіи; Любименко Торг. снош. Россіи; L u b i m e n k o Les marchands Anglais; Z w e i g Die Entstehung und Organisation; Г а м е л ь Англичане въ Россіи; H a m e l Tradescant der Aeltere; B r ü c k n e r Geschichte Russlands I (21—31). Der Weissmeerhandelsweg erlangte für die Engländer aber erst eine besondere Bedeutung nach der Eroberung Narvas durch die Schweden im Jahre 1581.

³ S c h e l t e m a I 37—61; H a m e l op. cit. 293; B r ü c k n e r 31—35.

⁴ B a n g Til Narva-Handelens Historie 556; H a m e l op. cit. 293; Ф о р с т е н ь II 332.

⁵ S c h e l t e m a I 165; S i l l é n IV 75.

Regierung sehr bald durchaus aktiv hinzuarbeiten. Die Mittel und Methoden, deren sie sich hierbei bediente, waren zu verschiedenen Zeiten durchaus abweichend. König Johann III. bemühte sich, den Archangelsker Handel durch kriegerische Massnahmen zu drosseln. Den Anstoss hierzu scheinen ihm König Friedrich II. von Dänemark und König Stephan Bathory von Polen gegeben zu haben. Als nämlich König Friedrich II. sah, wie sehr durch den Rückgang des Ostseehandels auch seine Einnahmen aus dem Sundzoll zusammenschrumpften, beschloss er, durch eine in den norwegischen Küstengewässern stationierte Kriegsflotte die Handelsschiffahrt ins Nördliche Eismeer zu sperren. Doch nahm er von diesen Zwangsmassnahmen rein kriegerischen Charakters bald wieder Abstand, denn es gelang den handeltreibenden Nationen, die Freigabe der Eismeerfahrt gegen jährliche Zahlungen von ihm zu erreichen.⁶ Stephan Bathory aber machte 1581, während er die Rüstung zu seinem dritten Feldzug gegen die Russen betrieb, der dänischen und der schwedischen Regierung den Vorschlag, mit vereinten Kräften auf dem Seeweg einen Kriegszug gegen Archangelsk^{6a} zu unternehmen und die Vorratskammer des Zaren auf der Insel Solowetzsk zu zerstören. Friedrich II. wich einer klaren Antwort aus, Johann III. von Schweden aber war mit dem Vorschlag durchaus einverstanden,⁷ möglicherweise schon aus dem Grund, weil die Frage der Sperrung des Handelswegs im Nördlichen Eismeer schon seit der Zeit Gustav Wasas aktuell war.⁸

Zu Beginn des Schwedisch-Russischen Krieges (1570) schenkte Johann III. den Fragen der finnisch-russischen Grenze am Nördlichen Eismeer und auf der Halbinsel Kola keine wesentliche Aufmerksamkeit. 1585 und 1586 aber machte er es den zu den Friedensverhandlungen mit Russland entsandten Vertretern zur Aufgabe, vom Zaren die Abtretung der ans Eismeer grenzenden Gebiete an Schweden zu fordern. Denn war erst ein Zugang zum Eismeer gewonnen, so war mit Hilfe einer dort stationierten

⁶ Bang op. cit. 255—257; Det danske Folks Historie IV 133—134; Scheltema I 46—47.

^{6a} Damals den Namen Nowo-Cholmogory tragend.

⁷ Gadebusch II : 1 235—236.

⁸ Sveriges historia IV 369, 396; Sillén IV 16—17.

Flotte die Abdrosselung des durch das Weisse Meer gehenden Russlandhandels keine Schwierigkeit mehr. Anfang 1590 beauftragte Johann III. den Admiral Hans Larsson, Kriegsschiffe ins Nördliche Eismeer zu bringen und die Häfen im Weissen Meer zu blockieren, da den Russen über diese reichliches Kriegsmaterial zugeführt wurde. Im selben Jahr wurde auch von Finnland aus ein Eroberungszug gegen die Halbinsel Kola unter Führung von Per Bagge vorbereitet, dem es der König zur Aufgabe gemacht hatte, bis zur Küste des Weissen Meeres vorzustossen und vor allem Stadt und Festung Suma und dann Cholmogory ^{8a} an den Ufern der Sewernaja Dwina zu erobern. Die dort vorhandenen Warenstapel sollten geplündert, die den Eroberern in die Hände fallenden französischen, englischen und sonstigen Schiffe aber in die Häfen Pyhäniemi und Kannanlahti gebracht werden. Ausserdem sollten Bagge sowie Larsson die Häfen und Städte des Weissen Meeres auskundschaften, um im kommenden Frühjahr einen neuen Feldzug dorthin unternehmen zu können. Allein infolge mannigfacher unüberwindbarer Schwierigkeiten war beiden geplanten Unternehmungen kein Gelingen beschieden. Ebenso wenig Erfolg hatten die 1591 und 1592 unternommenen Eroberungszüge. Sogar diplomatischer Schritte bediente sich Johann III. in dieser Zeit zwecks Unterbindung des Weissmeerhandels. 1591 wandte er sich an die Regierungen von England, Frankreich und Schottland mit dem Ansinnen, ihren Untertanen die Weissmeerfahrt zu verbieten. Doch auch diese Bemühungen waren von keinem nennenswerten Erfolg gekrönt. Dass aber russischerseits die Gefahr richtig eingeschätzt wurde, erhellt u. a. aus der Entsendung grösserer Truppenkontingente auf die Halbinsel Kola sowie die Befestigung des Klosters Solowetzsk. ⁹

Die Eismeerpolitik Johanns III. wurde von Karl IX. vielleicht noch eifriger fortgesetzt. Schon während der Regierung Johanns — 1591 — machte dieser den Vorschlag, zehn Kriegsschiffe ins Eismeer zu entsenden und damit den dort durchgehenden Russ-

^{8a} Offenbar scheint hier an Archangelsk oder Nowo-Cholmogory gedacht zu sein. Cholmogory liegt ebenfalls an der Sewernaja Dwina, aber von der Flussmündung recht weit entfernt.

⁹ *Tawaststjerna Pohjoismaiden sota* II 267—298; *Sveriges historia* V 153—154.

landhandel zu unterbinden. Um es aber dadurch nicht zu einer Trübung der Beziehungen zu England kommen zu lassen, hielt er es für geeigneter, sich statt schwedischer Kriegsschiffe fremder Schiffe zu bedienen, die mit entsprechenden Kaperbriefen ausgestattet werden sollten. Diese Pläne fanden aber keine Unterstützung seitens des Generaladmirals Klaus Fleming.¹⁰ Später geriet Karl IX., als er eine Entscheidung der Eismeerfrage energisch herbeiführen wollte, in einen ernststen Konflikt mit Dänemark-Norwegen einerseits und Russland andererseits, mit jenem wegen Finnmarken, mit diesem wegen der Halbinsel Kola. Da diese fast unbesiedelten Gebiete unter den damaligen Umständen für Schweden kaum von wesentlich praktischem Interesse sein konnten, so ist das Verlangen nach ihrem Besitz ohne Zweifel hauptsächlich aus dem Wunsch zu erklären, hier an der Küste des Nördlichen Eismees einen Stützpunkt für die schwedische Flotte zu errichten, von dem aus es möglich gewesen wäre, die Weissmeerfahrt zu verhindern. Die Unternehmungen gegen Finnmarken führten zu einem Krieg mit Dänemark und die in den Jahren 1610 und 1611 auf die Halbinsel Kola unternommenen Züge zeitigten nicht die gewünschten Ergebnisse.¹¹

Neben diesen militärischen Unternehmungen und diplomatischen Schritten spielte auch die Stapelpolitik bei der Erledigung der Probleme des russischen Transithandels eine recht wichtige Rolle. Der Regierung mangelte anfangs der klare Blick für die Belange des Russlandhandels, und sie liess sich von den in dieser Beziehung engstirnigen Anschauungen Tallinns beeinflussen. Diese Stadt sah aber bekanntlich die wesentlichste Ursache des Rückgangs nicht nur ihres eigenen, sondern überhaupt des gesamten Ostseehandels in der Narva-Fahrt und verlangte, sich hinter ihrem mittelalterlichen *ius emporii* und die ihr 1561 von Erik XIV. verliehenen Privilegien verschanzend, die Sperrung des Handels in Narva.¹² Da sich um diese Zeit in Schweden hinsichtlich der Arbeitsteilung der Städte untereinander mehr und

¹⁰ Tawaststjerna op. cit. II 281 Anm. 3; Sveriges historia V 347.

¹¹ Sveriges historia V 343, 348—351; Grotenfelt 376—378, 394—397.

¹² Schreiben des Rats von Tallinn an die Regierung seit 1578, Livonica II 42, 43, 44, 45 RA.

mehr merkantilistische Anschauungen durchsetzten, nach denen der gesamte Aussenhandel des Reichs über eine begrenzte Anzahl von Hafenstädten gehen sollte, so wurden schon von Erik XIV. Tallinn und Viipuri als allein zugelassene Stapelplätze an der Ostküste der Ostsee anerkannt.¹³ Die Regierung, in den Fragen des Handels unerfahren, meinte, der Russlandhandel würde schon von selbst seinen Weg wieder über die Ostsee nehmen, wenn er nur durch die Massnahmen der Regierungsgewalt in die alten Geleise gelenkt würde, d. h. wenn die Regierung eine richtige Stapelpolitik befolgte. So blieben Tallinn und Viipuri als amtlich anerkannte Stapelplätze sowohl während der Regierung Eriks XIV. als auch Johans III., Sigismunds und Karls IX. bestehen. Nur einige Male standen zeitweilig auch andere Kandidaten für diese Sonderstellung auf der Tagesordnung. So scheint Johann III. nach der Eroberung Narvas die Hoffnung gehegt zu haben, sich dieser altberühmten Handelsstadt zur Einrichtung eines neuen Stapelplatzes für den Russlandhandel bedienen zu können. Er ermunterte die Bürger der schwedischen Küstenstädte, die von den Russen begehrten Handelsartikel wie Salz, Heringe und Tuch dorthin auszuführen. Zwecks Belebung des Handels in Narva wurden damals sogar mit Ausländern Verhandlungen geführt. So wurde den 1583 nach England gesandten Vertretern Schwedens der Auftrag erteilt, die Engländer zum Handel nach Narva zu bewegen. Ebenso bemühte sich der König, auf die schwedischen und finnischen Kaufleute im Sinn einer dauernden Ansiedlung in Narva einzuwirken. Da aber der Handel Narvas doch nicht so bald eine Belebung erfuhr, ja, der Zar den russischen Kaufleuten sogar verbot, dorthin zu gehen,¹⁴ so unterzog der König seine Ansichten gar bald einer Überprüfung zugunsten Tallinns als Stapelstadt. Bereits in dem 1584 verliehenen Rechtsbrief erwähnt er, dass er den Stapel, der in der Zwischenzeit durch die ausländischen Kaufleute nach Narva hinübergebracht

¹³ Bunge II 160—163; Sillén IV 70. Gustav. Wasa hatte sich seinerzeit mit dem Plan getragen, den über Tallinn gehenden Russlandhandel nunmehr über das von ihm gegründete Helsinki zu lenken, wie andererseits den Narvaer Handel über Viipuri. Grotenfelt 51—54.

¹⁴ Tawaststjerna op. cit. I 576—579; Johann III. an die Bürger der Seestädte am 7. IX. 1583, R. reg. 1583 RA.

worden sei, wieder nach Tallinn verlegen werde. Nur den schwedischen Untertanen verblieb wie bisher das Recht, in Narva zu handeln. In ganz gleichem Sinn äusserte sich der König in den 1588 und 1590 Tallinn verliehenen Rechtsbriefen.¹⁵ Das Verbot der Narva-Fahrt wurde also erneut in aller Schärfe durchgeführt. Sollten es ausländische Schiffe ungeachtet des Verbots dennoch versuchen, in Narva anzulegen, so war der dortige Statthalter beauftragt, sie zwangsweise nach Tallinn zu schicken. Besonders energisch führte Herzog Karl auf diese Weise den Kampf zugunsten Tallinns und Viipuris.¹⁶ Dabei fanden selbst die Probleme der Verteidigung Narvas als einer Grenzstadt keine genügende Berücksichtigung, weshalb die dortige Garnison wie auch die Einwohnerschaft unter Hunger und den infolge Unterernährung ausgebrochenen Seuchen dauernd zu leiden hatten.¹⁷ Die Behauptung, dass diese Gewaltpolitik nun aber Tallinn irgendwelche besondere Vorteile gebracht hätte, lässt sich dennoch nicht aufstellen, denn die Klagen über die geringen Handelsumsätze wollen in dieser Zeit nicht abreißen. Die Russen frequentierten den Tallinner Markt nicht mehr, und die Ausländer waren an Tallinn nur als Ausfuhrhafen des hiesigen Getreides interessiert.¹⁸

¹⁵ Johann III. an den Rat von Tallinn am 25. VIII. 1584, 10. IX. 1588 u. 1. VIII. 1590, Bunge II 181, 183, 185.

¹⁶ Tawaststjerna op. cit. I 580—581; II 398—403; Sigismund an Jöran Boye am 9. V. 1594; Herzog Karl an den Rat von Tallinn am 5. III. 1593, an Arvid Eriksson (Stålar) am 2. VII. 1593, an den schwedischen Reichsrat am 30. VII. 1594, an den Rat von Lübeck am 31. VIII. 1594, an die schwedischen Gesandten in Russland am 8. VIII. 1595, an den Statthalter von Narva am 26 (?). VIII. 1595, an den russischen Zaren am 30. X. 1595, an Axel Rynning am 17. XI. 1599, an die schwedischen Gesandten in Russland am 19. XI. 1599, an Philipp Scheiding am 1. V. u. 16. VI. 1609, R. reg. 1593—1609 RA; an den Rat von Tallinn am 31. VII. 1604, 17. V. 1605 u. 4. I. 1606, Bunge II 191—193.

¹⁷ Tawaststjerna op. cit. I 582—584; II 71—72, 86—88, 96, 231, 237—238, 244, 248, 392, 394—397; Tawaststjerna Kaarle IX:n ja Sigism. taistelu 9—10, 14, 125—126, 203; Arvid Erikson an Herzog Karl am 25. VI. 1595 u. 22. I. 1596, an Sigismund am 9. VIII. 1595, 24. I. 1596, an Herzog Karl am 19. V. 1596, an Sigismund am 16. X. 1596; Per Stolpe an Herzog Karl am 6. XI. 1599, 1. u. 15. III. 1600, Livonica II 193—194 RA.

¹⁸ Der Gouverneur von Estland Erik Gabrielsson Oxenstierna an

Gelegentlich rückte auch die Frage der Erhebung der Reichshauptstadt Stockholm zum Stapelplatz für den Russlandhandel auf die Tagesordnung. Dahin zielende Gedanken finden wir das erste Mal in einem Schreiben Johans III. vom 19. X. 1587 an die Bürgerschaft Stockholms.¹⁹ Es bedarf wohl keiner Erörterung, dass derartige Pläne seitens eines so doktrinären Merkantilisten, wie es Karl IX. war, eine noch energischere Unterstützung finden mussten. Er beabsichtigte sogar, der Hauptstadt das ausschliessliche Monopol auf den Aussenhandel für das gesamte Reich zu verleihen.²⁰ Diese Vorhaben rückten jedoch nicht weiter in den Bereich der Verwirklichung, und Tallinn und Viipuri wurden in dem Genuss ihrer Vorrechte als alleinige Stapelplätze nicht geschmälert. Aber natürlich geriet man mit einer solchen Gewaltpolitik nur noch tiefer in die Sackgasse. Der Transithandel Tallinns und Viipuris erfuhr keine Belebung, Narva wurde infolge des Handelsverbotes zu einer schier aussterbenden Stadt.

Unter der Regierung Gustav Adolfs setzte hinsichtlich des Transithandels eine völlig neue Politik ein. Die Eroberung Ingermanlands, wodurch Russland vom Finnischen Meerbusen vollkommen abgeschnitten wurde und wodurch die schwedische Grenze den nordwestlichen Handelszentren Russlands wesentlich näherrückte, lenkte die Blicke des Königs unwillkürlich auf die dortigen günstigen Handelsmöglichkeiten.²¹ Die am 12. Oktober 1617 erlassene Handelsordnung vergrösserte die Zahl der Stapelstädte nicht unerheblich; Narva und Iwangorod erhielten ebenfalls zusammen das aktive und passive Stapelrecht, wobei die Teilung des Rechtes zwischen den beiden Städten im einzelnen durch entsprechende Rechtsbriefe genau umrissen wurde. Neben diesen Städten erhielten sogar die im Binnenland gelegenen Jama und Koporje Schiffahrtsrechte.²² Der Frieden von Stolbowa er-

Johann III. am 18. V. 1591; d. Gouverneur von Estland Karl Henriksson Horn an Herzog Karl am 27. VI. 1600, *Livonica* II 1 RA.

¹⁹ Palmén 24.

²⁰ Heckscher *Sveriges ekon. hist.* I : 2 673—674; Palmén 8, 30.

²¹ Soom *De ingermanländska städerna* 34—37.

²² *Sveriges historia* VI 100—101; Soom op. cit. 41—42; Melander *Ruotsin hallituksen ja Tallinnalaisten kauppatumat* 32—34.

öffnete durchaus günstige Aussichten für die gedeihliche Entwicklung der Handelspolitik in der neuen Richtung.²³

Immerhin erwies sich Gustav Adolfs Handelspolitik anfangs als recht schwankend. Da Narva und die übrigen Handelsplätze Ingermanlands die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht sogleich zu rechtfertigen schienen,²⁴ so stimmte der König bereits 1622 dem von Tallinn gemachten Vorschlag einer Zollpacht zu, mit deren Inkrafttreten Tallinn und Viipuri wiederum zu den alleinberechtigten Stapelplätzen für den Russlandhandel werden konnten. Laut der 1623 in Stockholm auf die Dauer von sechs Jahren getroffenen Vereinbarung sollte es allen ausländischen wie auch den von Ausländern befrachteten schwedischen Schiffen verboten sein, nach Narva, Koporje, Nyen, Porvoo und Helsinki zu fahren. Nur die Fahrt nach Tallinn und Viipuri wurde gestattet. In diesen letztgenannten Städten wurde ein Zoll in Höhe von 3 v. H. vom Wert der Waren erhoben. Den Einwohnern von Narva, Porvoo und Helsinki wurde freilich gestattet, dem Aussenhandel auch über die Heimathäfen nachzugehen, doch sollte der Zoll in diesem Fall 6 v. H. vom Wert der Waren betragen. Die Benutzung aller übrigen sog. ungewöhnlichen Nebenhäfen war strengstens verboten. Der Zollpachtvertrag sicherte Tallinn zwar formell in dem über die Ostsee gehenden russischen Transithandel eine beherrschende Stellung; ob aber die vom Rat der Stadt wie auch von der Regierung daran geknüpften Hoffnungen tatsächlich gerechtfertigt waren, blieb zunächst eine offene Frage. Schon während der folgenden Jahre trat das Gegenteil ein. Vor allem gelang es Tallinn nicht, zu einem Übereinkommen mit den Hansestädten, in erster Linie mit Lübeck, zu gelangen, die es vorzogen, mit den Russen über Narva Handel zu treiben. Weiter rief die durch die Zollpacht entstandene Lage Unzufriedenheit bei den betroffenen Städten, zumal bei Narva hervor. Schliesslich bedeutete auch die wirtschaftliche Seite des Unternehmens in gewissem Masse einen Fehlschlag. Wenn auch die Stadtkasse zwar nicht direkte Verluste zu buchen hatte, so waren doch weit grössere Einnahmen vom Zoll erwartet worden. Kaum aber vermochten die

²³ S. auch Sveriges historia VI 60—62.

²⁴ S. auch Öhlander 91 u. Liljedahl 473.



Tallinner Zolleinnahmen die Verluste wettzumachen, die dem Durchgangshandel durch die Sperrung der übrigen Häfen am Finnischen Meerbusen erwachsen. Gustav Adolf wurde es sehr bald klar, dass Tallinn nicht fähig war, den erwünschten Umschwung im russischen Transithandel herbeizuführen. Dieser Umstand sowie die allgemeine Unzufriedenheit mit der Zollarrende bewogen den König, noch vor Ablauf der Vereinbarung den norddeutschen Städten sowie einzelnen Kaufleuten die Erlaubnis zur Narva-Fahrt zu geben, und beim Ablauf des Pachtvertrages im Jahre 1629 stimmte er seiner Erneuerung nicht mehr zu.²⁵ Nunmehr waren die Interessen Gustav Adolfs wieder auf Narva und den kurz vorher vom Kriegskommissar Erik Andersson Trana an der Mündung der Newa entdeckten Hafen Nyen gerichtet. Besonders auf diesen wurden grosse Hoffnungen gesetzt, schien er doch dank seiner günstigen Lage durchaus geeignet, mit Archangelsk in Wettbewerb treten zu können. Längs des hier beginnenden Systems der Wasserwege schien sich sogar die Möglichkeit zu bieten, einen Handel über Russland mit den Ländern des Ostens, vor allem mit Persien, anzubahnen. Schliesslich fiel auch der Umstand stark ins Gewicht, dass die Regierung in Narva und Nyen bei der Durchführung der notwendigen Reformen und Versuche merklich freiere Hände hatte als in Riga und Tallinn, die sich allen Neuerungen der Regierung gegenüber hinter den ihnen früher einmal verliehenen Privilegien verschanzten. Wie schon erwähnt, begann Gustav Adolf noch vor Ablauf der Tallinner Zollpacht, Kaufleuten aus dem Westen Lizenzen und Vergünstigungen für den Handel nach Narva und Nyen zu gewähren. So erhielten die Stralsunder Bürger im Januar 1629 das Recht, nach Narva, Nyen und anderen an den Mündungen der russischen Flüsse gelegenen Häfen zu segeln und dort zollfrei zu handeln. Im April des gleichen Jahres gestattete der König zwei Engländern, den Brüdern William und John Rowley, sich in Narva niederzulassen, sich Schiffe zu verschaffen und sowohl zoll- als auch steuerfrei mit russischen wie auch mit aus dem Westen stammenden

²⁵ Melander Die Revaler Zollarrende 247—254, 271; Melander Ruotsin hallituksen ja Tallinnalaisten kauppattuumat 36—52; Blumfeldt Statistilisi lisandeid 4—7.

den Waren zu handeln.²⁶ Das amtliche Ablaufen der Tallinner Zollpacht gab aber den in Verbindung mit den ingermanländischen Städten stehenden Unternehmungen neuen Auftrieb. Statt Tranas, dem bekanntlich ein sehr scharfer Blick für die dortigen handelspolitischen Verhältnisse eignete — er hatte u. a. zur restlosen Ausnutzung der sich in Narva bietenden Möglichkeiten für den Aussenhandel und zur Beseitigung der Konkurrenz Iwango- rods dem König 1627 den Vorschlag gemacht, die beiden Städte zu vereinigen —,²⁷ trat nunmehr der Generalgouverneur von Liv- und Ingermanland Johann Skytte in den Vordergrund. Als er sich 1630 in Narva aufhielt, um sich mit den dortigen Verhältnissen bekanntzumachen, erachtete er die Ernennung eines energischen Bürgermeisters hier für sehr notwendig, auf dessen Unterstützung sich die Regierung bei der Durchführung ihrer handelspolitischen Vorhaben tatsächlich verlassen könnte. Auf diesen Posten wurde der Assessor des Tartuer Hofgerichts Lars Larsson berufen. Die ihm für seine Tätigkeit erteilten Richtlinien enthielten u. a. die Vorschrift, in der Richtung zu wirken, dass der Handel mit den Russen mehr nach Narva gelenkt würde, und dass sich mehr Kaufleute und Handwerker in der Stadt sesshaft machten.²⁸ Eine im Winter 1632 in die Grenzgebiete an der Newa und am Ladoga-See unternommene Besichtigungsreise Skyttes zeitigte als Ergebnis ein am 17. Juni 1632 ausgefertigtes höchst bedeutsames Handelsprivileg für Nyen.²⁹

Nach der Eroberung Tartus im Jahre 1625 erstand mit dieser Stadt ein neuer Anwärter auf die Vorrechte eines Stapels für den Russlandhandel. Bekanntlich war Tartu der traditionelle Stapelplatz für den Handel nach Pleskau gewesen. War die Stadt auch nicht direkt vom Meer aus zu erreichen, so liess sich in früheren Zeiten ihre überragende Bedeutung als Umschlagplatz für die Waren, die aus Westeuropa nach Tallinn, Pärnu und Riga kamen und aus diesen Häfen auf dem Landweg weiterbefördert wurden, nicht in Abrede stellen. Die Kriege und die politischen Umwälzungen in den Ostseeprovinzen hatten jedoch in der Zwischenzeit

²⁶ Liljedahl 408, 473—476; Blumfeldt op. cit. 7.

²⁷ Soom Ivangorod 266.

²⁸ Soom Jakob Fougdti tegevus 20—21.

²⁹ Bonsdorff 381—382; Liljedahl 478.

das ganze frühere System des Pleskauhandels gründlichst über den Haufen geworfen und Tartu so gut wie ganz ausgeschaltet. Riga bediente sich mit Erfolg des über Vastseliina (Neuhausen) gehenden Weges,³⁰ Tallinn betrieb seinen Handel längs eines ganz neuen Weges über Vasknarva,³¹ der grösste Teil der aus Westeuropa nach Pleskau bestimmten Waren wurde wahrscheinlich wohl auf dem Wasserweg über Narva dorthin befördert.³² Tartus energischer Kampf um das Stapelrecht im Russlandhandel setzte schon zur polnischen Zeit ein. In mannigfachen der Regierung eingereichten Klagen verlangte die Stadt die Sperrung aller sonstigen nach Pleskau führenden Nebenwege und forderte, dass allen über die Grenze kommenden Russen verboten würde, anderswo hinzugehen als ausschliesslich nach Tartu.³³ Die polnische Regierung konnte aber mit Rücksicht auf die politische Lage in Livland den Wünschen Tartus keine weitreichendere Berücksichtigung zuteil werden lassen. Nur wurde die Benutzung des Weges über Vastseliina verboten.³⁴ Eine nur flüchtige Episode bedeutete für Tartu die Bestätigung des Stapelrechts für den Russlandhandel durch Herzog Karl im Jahre 1601.³⁵ Im Jahre 1626, nach der zweiten Eroberung der Stadt durch die Schweden, bestätigt ihr Gustav Adolf wiederum dieses Recht. Seiner Ansicht nach sollte der gesamte nach Pleskau und Petseri gehende Handel Rigas, Tallinns und Narvas seinen Weg über Tartu nehmen.³⁶ Später aber scheint sich in Regierungskreisen immer mehr die Ansicht durchgesetzt zu haben, dass sich Tartu infolge seiner

³⁰ Liljedahl 18, 467; Gadebusch II:2 73, 543; III:1 13.

³¹ Soom Ivangorod 220. In einem Schreiben an den König vom 13. VII. 1626 vertritt der Rat von Tallinn den Standpunkt, dass es infolge der schweren Zeiten mit grossen Schwierigkeiten verknüpft sein werde, Tartu in seinen Forderungen hinsichtlich des Stapelrechtes zufriedenzustellen (Livonica II 44 RA). Immerhin verbot Gustav Adolf 1629 die Benutzung des Handelsweges über Vasknarva. S. Gustav Adolf an Mannersköld am 23. IV. 1629, G. Adolfs Konzepte 1626—32 RA.

³² Liljedahl 468; Gadebusch II:2 276.

³³ Gadebusch II:2 20, 32—33, 71—73, 90—91, 127—128, 151—152, 344—345, 459, 467, 481, 543.

³⁴ Gadebusch II:2 73—74 Anm. t; Liljedahl 18.

³⁵ Gadebusch II:2 273; Liljedahl 66 Anm. 3.

³⁶ Liljedahl 65—66, 123.

Lage mitten im Binnenland niemals mehr zum Stapelort für den Russlandhandel werde entwickeln können. Das wäre freilich auch ganz und gar im Widerspruch zu dem Begriff einer Stapelstadt gewesen, wie er sich in Schweden ausgebildet hatte; denn darnach hätte sich Tartu unvermeidlich mit der bescheidenen Stellung einer Binnenstadt begnügen müssen. Auch die Vormundschaftsregierung Christinas, an die sich Tartu in Sachen der Wiederbestätigung seines Stapelrechtes gewandt hatte, vertagte die Entscheidung der Angelegenheit.³⁷

Schliesslich meldete auch Pärnu seine Wünsche nach Erweiterung seiner Handelsrechte an, im Sinne der Einrichtung eines Stapelplatzes für den Transithandel. Hier waren auch noch die aus dem Mittelalter überkommenen Überlieferungen lebendig, als über den Pärnuer Hafen ein verhältnismässig lebhafter Handel nach Russland gegangen war. Wenn sich auch die Regierung durch eine Reihe von Anordnungen um Besserung der Lage der Stadt bemühte, ja sogar in der Person Arent Eckhofs einen energischen Bürgermeister hierher ernannte, so kam für sie Pärnu als Stapelstadt doch nicht in Betracht.³⁸

Durch den Tod Gustav Adolfs blieb die Frage des Stapels für den Russlandhandel unentschieden, so wie die Dinge sich in den Jahren nach dem Ablauf der Tallinner Zollpacht gestaltet hatten; ihre Erledigung fiel der kommenden Regierung als Erbe zu. Doch blieb die Richtung, die in den letzten Regierungsjahren Gustav Adolfs eingeschlagen worden war, auch für die nächsten Schritte der Vormundschaftsregierung Christinas massgebend. Was die Stapelanwärter selbst anbelangt, so hatte Narva einen bedeutsamen Sieg über die Monopolstellung Tallinns errungen. Ihm war aber wiederum das Aufkommen des neuen Konkurrenten — Nyen — ein Dorn im Auge.³⁹ Tallinn seinerseits war äusserst unzufrieden sowohl mit der Narva- wie auch mit der Nyen-Fahrt.⁴⁰

³⁷ Liljedahl 468—469.

³⁸ Liljedahl 470—473.

³⁹ Der Rat von Narva an N. Mannersköld u. E. Trana am 17. V. 1627, I 89 NLA; die Delegierten des Rats von Narva an die Vormundschaftsregierung am 19. V. 1634, Livonica II 205 RA.

⁴⁰ 2 Schreiben des Rats von Tallinn an die Vormundschaftsregierung

Gleichzeitig mit dem Aufkommen der neuen Richtung in der Stapelpolitik ging auch eine Überprüfung der Zollpolitik vor sich. Während ihres Aufenthalts in Narva Anfang 1630 kamen Generalgouverneur Johann Skytte und der Zollverwalter für Liv-, Est- und Ingermanland Aert Spierinck (1629—1636) zu der Überzeugung, dass gerade hinsichtlich der Zölle bisher schwer gesündigt worden wäre. Es war eine Eintagspolitik getrieben worden; die Zölle waren entsprechend dem zufälligen, augenblicklichen Geldbedarf erhöht oder herabgesetzt worden. Laut den von Spierinck an Ort und Stelle gesammelten Daten war in Narva in den Jahren 1593—1599 von den ein- und ausgeführten Waren ein Zoll in Höhe von $1\frac{1}{2}$ v. H. des Wertes der Waren erhoben worden. 1599 hatte Herzog Karl den Zollsatz auf 3 v. H. erhöht. Dann war er zunächst auf 6 v. H., etwas später auf 10 v. H. und schliesslich gar auf 20 v. H. gestiegen. Skytte und Spierinck waren daher ganz überzeugt davon, dass der Rückgang des Handels in erster Linie auf die hohen fiskalischen Zölle zurückzuführen wäre. Spierinck arbeitete nun unter Berücksichtigung der örtlichen Handelsmöglichkeiten und unter Zugrundelegung der in Pleskau und Nowgorod geltenden Zollsätze den Entwurf eines Zollreglements und eines Zolltarifs aus, den er mit entsprechenden Erläuterungen versah und unter Zustimmung Skyttes dem König zur Stellungnahme vorlegte. Die Grundgedanken, von denen sich Spierinck leiten liess, waren folgende: die Zollsätze müssten so angesetzt werden, dass es sowohl den aus Westeuropa wie auch den aus Russland kommenden Kaufleuten am vorteilhaftesten wäre, ihre Ein- und Verkäufe in Narva und Nyen zu tätigen. Da die russische Regierung den Ausländern gestattete, ihre Waren nach Russland zollfrei einzuführen (ausser Salz, von dem 1 v. H. erhoben wurde), so musste den Russen auch die Möglichkeit geboten werden, ihre Waren ohne jeglichen Zoll nach Narva und Nyen einzuführen. Die aus dem Westen kommenden Waren wären, sofern sie in Narva und Nyen verkauft werden sollten, daselbst mit einem Einfuhrzoll in Höhe von $1\frac{1}{2}$ v. H. zu belegen. Den Ausfuhrzoll

1634 (undatierte Konzepte), Bh 7 u. 24 TLA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 27. VIII. 1634 u. 22. VIII. 1636, Bunge II 222, 225; B o n s d o r f f 383.

für die in Narva und Nyen gekauften russischen Waren empfahl Spierinck, auf 1 v. H. zu ermässigen. Dagegen sollte der von den aus dem Westen kommenden Kaufleuten direkt und unmittelbar betriebene Transithandel, der in östlicher wie in westlicher Richtung über die örtlichen Städte ging, spürbar höher besteuert werden. Von diesen Differentialtarifen erhoffte Spierinck grosse Vorteile für den Handel der obengenannten Städte. Da aber der Handel nach dem Grundsatz des mittelalterlichen Stapelrechts (Der Gast handle nicht mit dem Gast) grosse Betriebskapitalien voraussetze, über die die an Zahl geringe und zudem verhältnismässig unbemittelte Bürgerschaft Narvas und Nyens nicht verfüge, so sei den auswärtigen Kaufleuten der Handel untereinander freizugeben. Schliesslich bemerkt Spierinck, dass eine so plötzliche Senkung der Zollsätze in Narva und Nyen selbst im Fall eines Misslingens des Versuchs für die Staatskasse mit keinen nennenswerten Verlusten verbunden sein dürfte, denn die Zolleinnahmen des letzten Jahres seien ohnehin äusserst gering gewesen. Von den Kaufleuten aber dürften die neuen Zollsätze als durchaus anspornend empfunden werden.

Gustav Adolf zollte dem Spierinckschen Entwurf im allgemeinen durchaus Beifall, schickte ihn aber doch zur nochmaligen Durchsicht an Johann Skytte. Er sollte sich in dieser Angelegenheit mit dem Reichskanzler, der für das Zollwesen in den Ostsee- und norddeutschen Provinzen zuständig war, in Verbindung setzen, um auch dessen Erfahrungen hinsichtlich der Zölle Danzigs verwerten zu können. Der König meinte zwar, dass Spierincks Grundsätze durchaus richtig seien, doch dürfe dieser nach Möglichkeit auch die Interessen der Staatskasse nicht aus den Augen lassen. Falls Skytte irgendeine Möglichkeit sehe, den russischen Transithandel ohne Benachteiligung des Fiskus nach den in Rede stehenden Städten zu lenken, so solle er den Entwurf zu entsprechender Umarbeitung zurückstellen.⁴¹ Zu Beginn des folgenden Jahres war die Angelegenheit noch nicht entschieden; der König schrieb Skytte, dass er eigentlich nichts Wesentliches gegen eine

⁴¹ J. Skytte an G. Adolf am 2. II. 1630, Livonica II 64; A. Spierinck an G. Adolf am 2. II. 1630 mit Beilagen lit. B. u. C, Schreiben an G. Adolf; die Beilage lit. A zu demselben Schreiben, Livonica II 210; G. Adolf an A. Spierinck am 19. III. 1630 u. an J. Skytte vom selben Tage, R. reg. 1630 RA.

mässige Herabsetzung der Zölle und Lizenten einzuwenden hätte, wenn es auf einem solchen Wege tatsächlich gelingen würde, den russischen Kaufmann aus Archangelsk in die Städte an der Ostsee zu locken. Dennoch möchte er nicht ohne weiteres wagen, die Spierincksche Zollordnung einzuführen, da sie die Kaufleute leicht zu Betrügereien verleiten und einen zu starken Rückgang der Zolleinnahmen mit sich bringen könnte. Daher empfahl er Skytte zu versuchen, die Zölle Tallinns, Narvas, Nyens und Rigas einem am dortigen Handel interessierten russischen Kaufmann zu verpachten, doch unter der Bedingung, dass die Pachtsumme nicht geringer sein dürfte als die tatsächlich einlaufenden Zolleinnahmen, vielmehr, wenn möglich, noch höher. Gustav Adolf war der Meinung, dass ein russischer Zöllpächter schon aus eigenstem Interesse an einer Steigerung der Handelsumsätze seine Landsleute bewegen würde, ihre Waren in die ebengenannten Städte statt nach Archangelsk auszuführen. Skytte beriet diese Anregung seines königlichen Herrn mit dem schwedischen Agenten in Moskau, Johann Möller; doch der verwarf den Gedanken mit der Begründung, dass sich unter den Russen kaum ein geeigneter Mann finden werde, der als Zöllpächter in Frage käme. Skytte hielt es daher in einem Schreiben an den König (April 1631) für empfehlenswert, die Zölle einem Untertan der schwedischen Krone anzutragen, sofern dieser über hinreichende Erfahrung im Handel mit den Russen und ebenso über die nötigen Kapitalien verfügte. Schliesslich musste die Regierung doch den Weg einer nicht unerheblichen Senkung der Zölle beschreiten; doch geschah das auch nicht annähernd in dem von Spierinck in seinem Entwurf vorgesehenen Rahmen.⁴²

Bei der Bearbeitung der Probleme des russischen Transit handels schenkten die führenden schwedischen Persönlichkeiten, an der Spitze der König selbst, den Handelskompanien — einer Form von Privatunternehmen, der schon seit den ersten Jahren der Regierung Gustav Adolfs grosse Bedeutung beigemessen wurde —, sowie andererseits der persönlichen Initiative vermöglicher ausländischer Kaufleute besondere Beachtung. Da sich in

⁴² G. Adolf an J. Skytte am 23. II. u. 1. III. 1631, R. reg. 1631 RA; Liljedahl 479—480; Öhlander 91—92.

den hiesigen Städten — wie übrigens auch im schwedischen Mutterland — ein Mangel an Betriebskapital sehr empfindlich bemerkbar machte, so suchte die Regierung die Gründung grosser Handelskompanien nach dem Vorbild der anderen westeuropäischen Staaten anzuregen. Ein entsprechender Vorschlag wurde Tallinn gleich nach Ablauf der Zollpacht gemacht. Darnach sollte sich die Kompanie im Russlandhandel erfahrene Persönlichkeiten zu Direktoren wählen und zwecks Beschaffung eines grösseren Grundkapitals ausser den örtlichen Bürgern auch Kaufleute aus den norddeutschen Städten, besonders aus Lübeck und Hamburg, hinzuziehen.⁴³ Wenn auch die Schaffung der russischen Handelskompanie damals nicht glückte, so erschienen derartige Pläne doch bei jeder geeigneten Gelegenheit wieder auf der Tagesordnung. 1626 lenkte der Kriegskommissar Trana die Aufmerksamkeit Gustav Adolfs darauf, wie wichtig es wäre, eine aus Bürgern aller schwedischen Städte sich zusammensetzende Handelskompanie zu gründen, wobei er als deren Sitz Nyen in Vorschlag brachte.⁴⁴

Einigen Erfolg hinsichtlich der Gründung von Handelskompanien für den Russlandhandel über die Ostsee scheint die Regierung mit ausländischen Unternehmern gehabt zu haben, wenigstens insofern, als überhaupt etwas in Angriff genommen wurde. 1629 machte Gustav Adolf dem französischen Reeder Abraham Du Quesne den Vorschlag, für den Handel nach Russland über Tallinn, Narva und Nyen eine französische Handelskompanie ins Leben zu rufen, der auch der schwedische Staat als Teilhaber beitreten wollte. Der Kompanie wurde eine ganz ausserordentliche Zollermässigung zugesagt; es wurde 1 v. H. sowohl von den einwie ausgeführten Waren festgesetzt. Zwecks Verarbeitung des aus Russland eingeführten Flachses und Hanfes wurde der Kompanie das Recht gewährt, in Narva eine Reepschlägerei zu gründen. Bereits 1630 schickte Du Quesne zwei Schiffe mit Waren aus Dieppe in die Ostsee. Jedoch ungeachtet aller ihm vom König gewährten Privilegien und der wohlwollenden Unterstützung durch Johann Skytte wurden seine Waren in Tallinn und Riga

⁴³ Melander Ruotsin hallituksen ja Tallinnalaisten kauppattuumat 38; Liljedahl 106, 188.

⁴⁴ Liljedahl 474.

hoch verzollt und ihm auch sonst mancherlei Widerwärtigkeiten bereitet. Auch 1631 und 1632 ereilte seine Sendungen das gleiche Missgeschick, was ihn zwang, beschwerliche Reisen nach Deutschland zum Könige und nach Stockholm zum Reichsrat zu machen, um Hilfe zu suchen; und an diesen Schwierigkeiten scheint das schwungvoll eingeleitete Unternehmen denn auch gescheitert zu sein.⁴⁵

Ein zweiter noch grossartiger eingeleiteter, aber von ebenso dürftigen Ergebnissen begleiteter Versuch zur Belebung des Russlandhandels war die Gründung der sog. Holländischen Handelskompanie, bei der an leitender Stelle Abraham Sixt van Sandelier und Bernhard Steen standen. Ein am 12. April 1630 mit der schwedischen Regierung abgeschlossener Vertrag sicherte der Kompanie für ihren Handel in Narva, Nyen und sonst in den schwedischen Städten sehr weitreichende Rechte und Vergünstigungen. Die Kompanie übernahm, abgesehen von ihrer kaufmännischen Betätigung, auch die Aufgabe, in Ingermanland Bauern aus Westeuropa anzusiedeln und in den dortigen Städten eine Industrie ins Leben zu rufen. Doch die Lebenszeit auch dieser Kompanie war nur von verhältnismässig kurzer Dauer.⁴⁶ Die niederländischen Kaufleute bekundeten damals im allgemeinen ein sehr geringes Interesse an dem Handel mit den östlichen Städten der Ostsee, was durch das Aufhören der hiesigen Getreideausfuhr in der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts bedingt war. Als Johann Skytte eine um die nämliche Zeit nach Moskau reisende holländische Gesandtschaft für dahingehende Vorschläge zu gewinnen suchte, stiessen seine Anregungen auf glatte Ablehnung. Der Führer der Gesandtschaft Johann van Feldtriel machte geltend, dass der König von Dänemark den Sundzoll sofort erhöhen würde, sobald er nur eine Belebung der Ostseefahrt merkte, weswegen die Archangelsk-Fahrt trotz des viel weiteren Weges immer noch vorteilhafter wäre.⁴⁷

⁴⁵ Schilderung der Tätigkeit Abr. Du Quesne's, s. Handel u. Schiffahrt RA; Öhlander 92—94; Odhner 294.

⁴⁶ Der zwischen der schwedischen Regierung u. A. Sixt u. seiner Kompanie abgeschlossene Vertrag vom 12. IV. 1630, R. reg. 1630 RA; Öhlander 95—97.

⁴⁷ Liljedahl 477.

Auch die übrigen nach Russland handelnden Nationen suchte man dahin zu beeinflussen, die Archangelsk-Fahrt aufzugeben und stattdessen den Hafen von Narva aufzusuchen, wofür manigfache Vergünstigungen in Aussicht gestellt wurden. Als erste bewilligte man im Jahr 1629 den englischen Kaufleuten William und John Rowley weitgehende Zollermässigungen für den Handel in Narva und anderen schwedischen Städten.⁴⁸ Später versuchte Johann Skytte, mit den in Pleskau, Moskau und anderen Städten Russlands handelnden englischen Kaufleuten in Unterhandlungen zu treten, um sie zu bewegen, ihre Stapel nach Narva und Tartu zu verlegen. In gleicher Absicht hatte Skytte im Herbst 1630 Unterredungen mit dem Führer einer über Livland nach Russland reisenden englischen Gesandtschaft, Alexander Stuart. Er lenkte dessen Aufmerksamkeit darauf, dass die Reise nach Narva unverhältnismässig kürzer wäre als nach Archangelsk, und dass die Zölle in Narva und Nyen wesentlich herabgesetzt wären. Als die Gesandten aus Russland zurückkehrten, hörte Skytte, dass ein Teil der Mitglieder der Englischen Kompanie durchaus nicht abgeneigt wäre, den Handel statt nach Archangelsk nunmehr nach Narva zu lenken. Seiner Ansicht nach wäre das durch die Konkurrenz der Niederländer auf dem russischen Markt bedingt, sowie durch den Umstand, dass der Zar diese mehr begünstige.⁴⁹ Auch die Kaufleute aus den überseeischen Hansestädten versuchte Skytte dahin zu bringen, sich für ihren Handel mit Pleskau der hiesigen Stapelstädte, in erster Linie Tartus, zu bedienen. Einen eingehenden Gedankenaustausch über dieses Thema hatte er mit Adrian von Arpen. Dieser riet aber Skytte zur Vorsicht mit seinen Neuerungen, um nicht den Argwohn der Russen zu erregen.⁵⁰ Dennoch waren die von den Hansestädten zur Belebung des Russlandhandels eingeleiteten Beginnen nicht gerade als erfolgreich zu bezeichnen.⁵¹

⁴⁸ Rechtsbrief G. Adolfs für William u. John Rowley vom 25. IV. 1629, R. reg. 1629 RA; Liljedahl 476.

⁴⁹ J. Skytte an G. Adolf am 9. IV. 1631, Schreiben an G. Adolf RA; Liljedahl 476—477.

⁵⁰ Liljedahl 477.

⁵¹ Blümcke XII—XXIV (Einleitung), 1—3, 52—61; Melander Die Beziehungen u. Unterhandlungen 82—84.

Einen der Versuche zur Belebung des russischen Transit-handels über Narva und Nyen, auf den unberechtigt Hoffnungen gesetzt wurden, unternahm die schwedische Regierung um dieselbe Zeit im Zusammenhang mit den Bemühungen Herzog Friedrichs von Holstein-Gottorp, eine Handelsverbindung mit den Ländern des Ostens, Persien und Indien, über Ingermanland und Russland herbeizuführen. Die ersten, die den Handelsweg über Russland nach den Ländern des Ostens aufspürten, waren die Engländer und Holländer im XVI. Jahrhundert.⁵² Ihre Erfolge bewogen sehr bald auch die anderen Nationen, in ihre Fussstapfen zu treten. So kam 1629 der französische Gesandte la Haie nach Moskau mit dem Auftrag, vom Zaren Vergünstigungen für eine französisch-persische Handelsverbindung über Russland und Narva zu erwirken.⁵³ 1632 sandte Herzog Friedrich von Holstein-Gottorp eine Gesandtschaft mit gleicher Zielsetzung nach Moskau, erhielt aber hier den Bescheid, dass von einem Handel mit Persien nicht die Rede sein könnte, bevor der Herzog nicht eine Vereinbarung mit Schweden herbeigeführt hätte. Der Reichskanzler Axel Oxenstierna, mit dem sich die Holsteiner sogleich in Verbindung setzten, verhielt sich dem ganzen Unternehmen gegenüber skeptisch, der schwedische Reichsrat aber, mit dem entsprechende Verhandlungen 1633 eingeleitet wurden, scheint das Unternehmen eifrig befürwortet und grosse Hoffnungen darauf gesetzt zu haben. Man konstatierte, dass der Weg nach Indien und Persien um das Kap der Guten Hoffnung 3000 Meilen lang sei, über Russland aber nur 800, wobei noch die ausgedehnten russischen Binnenwasserstrassen erfolgreichst ausgenutzt werden könnten. Ja, man habe sogar, falls das Unternehmen von Erfolg gekrönt sein werde, die Hoffnung, dass der Handel mit den genannten Ländern auf dem Seeweg ganz in Fortfall kommen und nur noch der neue Handelsweg benutzt werden würde. Bei den Verhandlungen verlangte der Reichsrat, dass Narva und Nyen zu Stapelplätzen der zu gründenden Kompanie erhoben würden, an der sich auch der schwedische Staat beteiligen wollte. Schliesslich wurde mit den Holsteinern

⁵² Hamel op. cit. 199—206, 293; Scheltema I 49—60.

⁵³ Melander Ruotsin hallituksen ja Tallinnalaisten kauppattuumat 55; Scheltema I 167.

ein für Schweden überaus vorteilhafter Vertrag zustande gebracht, laut dem die Handelskompanie als Zoll für die durch die schwedischen Gebiete zu führenden Waren im ersten Jahre 400.000, im folgenden — 450.000, im dritten 500.000 und dann fortlaufend 600.000 Rtlr. jährlich zu zahlen habe. Im Herbst 1634 rüstete Herzog Friedrich eine grosse Gesandtschaft nach Moskau aus, der sich in Narva eine schwedische anschloss, zu deren Bestand auch Peter Spierinck gehörte, den man eigens mit den handelspolitischen Verhandlungen betraut hatte. Nach den der schwedischen Gesandtschaft mitgegebenen Richtlinien sollte dem Zaren eine jährliche Zahlung entsprechend dem tatsächlich stattgehabten Warenumsatz, nicht aber eine vorher festgelegte runde Summe angeboten werden. Für die aus Persien einzuführenden Waren fand sich die schwedische Regierung bereit, 6 bis höchstens 20 v. H. des Einkaufspreises, für die Ausfuhr aber 4 bis höchstens 10 v. H. zu zahlen. Die in Schweden selbst hergestellten Artikel sollten aber zollfrei sein, da die Russen sich in den schwedischen Gebieten ja auch der Zollfreiheit für ihre Waren erfreuten. Die Ergebnisse dieser Gesandtschaft waren aber weit davon entfernt, glänzend zu sein. Sehr bald kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Holsteinern und den Schweden über die Handelsbedingungen.

Die Holsteiner betonten, dass die zu gründende Handelskompanie ausschliesslich ihr Unternehmen wäre; auch waren sie mit der Zahlung einer im Verhältnis zum Umsatz zu errechnenden Summe nicht einverstanden, sondern wünschten, dem Zaren eine Pauschalsumme anzubieten. Da diese verhältnismässig hoch ausfallen sollte, versagten die schwedischen Gesandten ihre Zustimmung. Ja, die Holsteiner drohten sogar damit, auch den persischen Transithandel über Archangelsk gehen zu lassen. Schliesslich pflog die holsteinische Gesandtschaft mit dem Zaren Sonderverhandlungen. Trotz der geforderten ausserordentlich hohen Durchfuhrzahlung (600.000 Rtlr.) kam es zu einer gewissen Vereinbarung, und im Herbst 1635 konnte Herzog Friedrich eine grosse Gesandtschaft nach Persien abfertigen. Dort verhielt man sich zu dem geplanten Unternehmen überaus wohlwollend, und als die Gesandtschaft schliesslich 1639 heimkehrte, schien alles zu einem verheissungsvollen Abschluss gebracht zu sein. Aber dann verlief die

ganze Angelegenheit doch wieder im Sande. Wahrscheinlich werden die Ursachen zum Scheitern dieses Beginns in den hohen Durchfuhrzahlungen in Russland wie auch Schweden zu suchen sein. ⁵⁴

Aus der Zeit dieser Bemühungen, den russischen und persischen Handel über die Städte am Finnischen Meerbusen zu lenken, verdienen auch die in dieser Richtung unternommenen Versuche des Kaufmanns Anton Bröijer aus Viipuri Beachtung. Diesem war es gelungen, von einer ganzen Reihe russischer Kaufleute die Zusicherung zu erhalten, dass sie im Fall der Bewilligung von Erleichterungen hinsichtlich der Transporte wie auch einer Ermässigung der Zollsätze seitens der schwedischen Regierung durchaus bereit wären, sowohl ihre Einfuhr wie auch ihre Ausfuhr über Nyen gehen zu lassen. Am 8. März 1634 gab die Regierung den russischen Kaufleuten, die ihren Aussenhandel statt über Archangelsk nunmehr über Nyen lenken wollten, die Zusicherung, zunächst den Einfuhrzoll auf 2 v. H. und den Ausfuhrzoll auf 1 v. H. zu ermässigen. Später aber, wenn der russische Handel in Nyen schon feste Formen angenommen haben werde, versprach sie noch weitere Vergünstigungen. Bröijer machte nun der Regierung den Vorschlag, als Entgelt für diese den russischen Kaufleuten hier gewährten Vergünstigungen nunmehr vom Zaren für die Nyener Bürger das Recht der freien Handelsfahrt nach Persien zu erwirken. Erst dann könnte Nyen eine blühende Handelsstadt werden, wie sich eine ähnliche an den Gestaden der Ostsee nicht fände. Wenn auch Bröijers Pläne zur Förderung des Persienhandels auf dem Papier blieben, so gelang es ihm doch, während der folgenden Verhandlungen einige Moskauer Kaufleute zu bewegen, grössere Partien Seide und Zobelfelle auf dem Landweg nach Narva und Tallinn zu bringen. ⁵⁵

⁵⁴ Liljedahl 481—484; Öhländer 97—101; Odhner 295—296. Scheltema (I 166) bezeichnet das Unterfangen Herzog Friedrichs, die Engländer und Holländer aus dem Seidenhandel Persiens zu verdrängen und ihn vollständig in die Hände der holsteinischen Kaufleute zu bringen, als abenteuerlich, was es ja auch zweifellos war. Öhländer (99) behauptet, dass die holländischen Kaufleute, besonders Rouselius, dem Abschluss eines Handelsvertrages entgegengearbeitet hätten.

⁵⁵ Bonsdorff 415—417. Dasselbst ist auch der eingehende Plan

Alle hier erwähnten Bestrebungen zur Belebung des Handels auf dem Wege der privaten Initiative fussten auf dem System des Monopols. Somit hatten sich nicht ausnahmslos alle Kaufleute hinsichtlich des Handels mit den Russen irgendwelcher weitergehenden Vergünstigungen zu erfreuen, sondern nur die, denen dahingehende Privilegien verliehen worden waren, vor allem die entsprechenden Kompanien. Die Versuche der Gründung von Kompanien aber schlugen fehl, wie wir oben sahen. Es waren somit nur vereinzelte ausländische Kaufleute, die mit besonderen Vorrechten ausgestattet waren. Wenn sich auch diese Vorrechte auf Zollermässigungen und die freie Durchfahrt durch die schwedischen Städte nach Russland beschränkten, so wurden sie von den Bürgern der Städte doch als Last empfunden, und diese begannen sehr bald, von der Regierung die Aufhebung dieser Sonderrechte zu verlangen. 1634 klagten sowohl Narva wie Tallinn über den Monopolhandel der Franzosen, Engländer, Holländer und sonstigen Ausländer.⁵⁶ 1636 vertrat der Rat von Narva gegenüber dem Gouverneur von Narva Mannersköld die Ansicht, dass die Betätigungsmöglichkeiten Narvas hinsichtlich des russischen Transithandels zwar keiner Beschränkung unterworfen wären, dass aber in letzter Zeit auswärtige Kaufleute, Handelskompanien und die Einwohner Iwangorods, denen zu weitgehende Handelsrechte gewährt worden wären, die Narvenser ihres Brotes beraubten.⁵⁷ Aber die Regierung konnte die Monopole natürlich nicht ohne weiteres für nichtig erklären.

Unter der Regierung Gustav Adolfs wurde schliesslich auch mit der Ernennung von Handels- und politischen Agenten und Kommissaren nach Russland begonnen, durch die eine systemati-

Bröijers zur Belebung des russischen Transithandels durch die Ostsee wiedergegeben.

⁵⁶ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung Christinas am 19. V. 1634, Livonica II 205 RA; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung 1634 (ohne Datierung), Bh 24 TLA; vgl. auch Soom Linnade vöitlus maakaub. vastu 72 u. Blumfeldt Statistilisi lisandeid 63.

⁵⁷ Soom Merk. põhim. rakend. 105—106. Unter Handelskompanien waren zweifellos auch die in Schweden sich betätigenden Kompanien, vor allem die sog. Südkompanie, gemeint, denen hinsichtlich des Handels auf eine Reihe von Export- und Importartikeln Monopolrechte zustanden.

sche Untersuchung der russischen Handelsverhältnisse im allgemeinen und der Möglichkeiten, wie der Transithandel aus Archangelsk in die Hafenstädte der Ostsee zu lenken wäre, im besonderen einsetzte. Zum ersten ständigen Vertreter Schwedens in Moskau wurde 1630 Johann Möller ernannt.⁵⁸

Zusammenfassend sehen wir somit, dass die schwedische Regierung gleich nach Eroberung Nordestlands nach Mitteln und Wegen Ausschau hielt, wie der russische Transithandel, der mehr und mehr über Archangelsk zu gehen begann, wieder in die Ostsee zurückgeführt werden könnte. Am Ausgang des XVI. und zu Beginn des XVII. Jahrhunderts versuchte man, das zum Teil durch militärische Massnahmen zu erreichen, zum Teil mit Hilfe einer geeigneten Stapelpolitik. Die kriegerischen Unternehmungen, die darauf gerichtet waren, durch eine Eroberung von Archangelsk und der Dwinamündung die Handelsfahrt durch das Nördliche Eismeer zu verhindern, schlugen infolge der naturbedingten Hindernisse und der ungenügenden Vorbereitung der Kriegszüge fehl. Eine scharfe merkantilistische Stapelpolitik und eine Betonung des *ius emporii* Tallinns führten aber auch auf Abwege, denn einerseits brachte die Sperrung der Narva-Fahrt dem Tallinner Handel keine Vorteile, andererseits wies der Transithandel die Neigung auf, sich noch mehr aus der Ostsee ins Nördliche Eismeer zurückzuziehen.

Mit der Regierung Gustav Adolfs setzte ein neuer Zeitabschnitt in der Handelspolitik ein. Die bisherigen negativen Erfahrungen und die Eroberung Ingermanlands zwangen den König, es mit den östlich Tallinns gelegenen Handelsplätzen Narva und Nyen zu versuchen. Neben diesen erhielten durch die Handelsordnung von 1617 auch die ingermanländischen Flecken die Rechte von Stapelplätzen. Zwischendurch (1623) liess der König sich zwar von den Plänen Tallinns hinsichtlich des Russlandhandels beeinflussen und schloss mit dieser Stadt einen Zollpachtvertrag auf sechs Jahre, durch den Tallinn und Viipuri unter den am Finischen Meerbusen gelegenen Städten wiederum eine fast mono-

⁵⁸ S. die ihm von G. Adolf am 21. u. 22. IV. 1630 erteilten Richtlinien sowie sein Beglaubigungsschreiben für den Zaren vom 27. II. 1631, R. reg. 1630 u. 1631 RA.

pole Stellung im Transithandel erhielten. Doch schon vor Ablauf des Zollpachtvertrages kam der König zur festen Überzeugung, dass Tallinn doch nicht fähig sein werde, den erwünschten Umschwung herbeizuführen, und er richtete daher seine Blicke wieder auf Narva und Nyen. Zur Förderung des über diese Städte gehenden Handels wurde nun eine Reihe hochfliegender Pläne gefasst und interessante Versuche unternommen. Da es den einheimischen Bürgern am nötigen Betriebskapital mangelte, versuchte man, wohlhabende ausländische Kaufleute für die dortigen Handelsmöglichkeiten zu interessieren. Anfangs hatte die Regierung damit auch Erfolg, denn einige Ausländer begannen, Handelsgesellschaften zu gründen, und es mit dem Transithandel zu versuchen. Da aber die Vorbedingungen sehr wenig geeignet waren, brachen alle diese Unternehmungen ungeachtet der ihnen gewährten Vergünstigungen zusammen. Einen Fehlschlag bedeutete auch die gemeinsam mit den Holsteinern betriebene Gründung einer persischen Handelsgesellschaft, die zu gewissen Erwartungen zu berechtigen schien.

Charakteristisch für die Handelspolitik des Zeitalters Gustav Adolfs war, dass sie hauptsächlich auf der Initiative mit monopolischen Rechten ausgestatteter Personen bzw. Gesellschaften beruhte. Diese Politik hatte jedoch gewisse Mängel. Es erwies sich, dass durch die Monopole die einheimischen Bürger wie auch jene ausländischen Kaufleute, die sich keiner Sonderrechte erfreuten, in ihrer Handelstätigkeit beeinträchtigt wurden. Das System der Monopole rief denn auch bei der Kaufmannschaft eine tiefgehende Missstimmung gegen die Regierung hervor. Dem König wurden damals zwar von den örtlichen Machthabern durchaus sachliche Vorschläge gemacht in der Richtung einer Anwendung von Mitteln allgemeinen Charakters, nämlich einer wirklich spürbaren Herabsetzung der Durchfuhrzölle gleichmässig für alle mit Russland handelntreibenden Personen. Doch diesen Anregungen musste die dauernd leere Staatskasse sogleich ein gefährliches Hindernis werden. Im wesentlichen ist das bleibende Ergebnis der Handelspolitik zur Zeit Gustav Adolfs wohl darin zu sehen, dass damals mit den pedantischen Anschauungen über den Begriff eines Stapelplatzes aufgeräumt und zur Lösung der Frage des Transithandels einfach der Weg eines Experiments beschritten

wurde. Wenn auch diese Versuche in der Mehrzahl als Fehlschläge zu buchen waren, so hatte damit doch die Methode als solche nicht an Wert eingebüsst. Und diese Methode gerade wurde auch die Grundlage für die in der Folgezeit unternommenen Bemühungen und führte dank der mehr zielbewussten Anwendung zu wesentlich erspriesslicheren Resultaten.

I. Die Frage des Stapels für den Russlandhandel.

In dem der von uns behandelten Periode vorangehenden Zeitraum hielt man, wie wir in der Einführung zur vorliegenden Arbeit gesehen haben, die richtige Stapelpolitik bei der Lösung des Problems des russischen Transithandels für ein bedeutendes Hilfsmittel. Die schwedische Regierung und die estnischen Städte, unfähig, die wirklichen Gründe der vollzogenen Krise auf dem Handelsgebiet einzuschätzen, waren der Ansicht, dass der russische Aussenhandel, wenn man auf dem Gebiet des Transithandels mehr oder weniger denselben Zustand schaffte, der in der Blütezeit des Handels der estnischen Städte am Ende des Mittelalters geherrscht hatte, wiederum die früheren Wege einschlagen werde. Teilweise gerade infolge dieser irrtümlichen Voraussetzung, teilweise ausgehend von alten Privilegien und Gewohnheitsrecht, begann man, die Stapelfrage vom rein juridischen Standpunkt aus zu behandeln. Erst die langwierigen negativen Ergebnisse bei der Verteidigung des *ius emporii* in Tallinn zeitigten hier schliesslich einen Umbruch in den letzten Regierungsjahren Gustav Adolfs, als dessen Ergebnis der Versuch mit den näher bei Russland gelegenen Städten Narva und Nyen anzusehen ist. Während der Regierung Christinas verliess der Begriff Stapel für den Russlandhandel durchaus die juridische Basis, dadurch dass er bereits fast zu einem geographischen wurde. Nach Ansicht des die Grundgedanken des freien Handels teilenden Regierungsleiters, des Reichskanzlers Axel Oxenstierna, sollte sich die freie Entwicklung des Handels selbst den richtigen Weg bahnen, ohne dass dazu staatliche Zwangsmassnahmen nötig wären.¹ Somit verliert die Stapelfrage von dann an ihre zentrale Bedeutung. Seitens der Regierung werden zu dem Zweck, den russischen Transithandel in die Ostsee zu leiten, noch andere Massnahmen er-

¹ Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 681.

griffen, die weitaus realere Resultate zeitigten, z. B. die Umorganisation und Senkung der Zölle. Trotzdem verschwand die Stapelpolitik nicht völlig von der Tagesordnung. Ausgehend von der merkantilistischen Arbeitsteilung der Städte untereinander, hatte die Stapelstadt gegenüber den anderen Städten festumrissene Aufgaben zu erfüllen.

Da die Frage des Stapels für den Russlandhandel zur Zeit Gustav Adolfs endgültig ungelöst blieb, wurde sie unwillkürlich auf die folgende Regierung übertragen. Während langer Jahre aber zeigte die Vormundschaftsregierung Christinas keinerlei Aktivität. Erst vom Jahre 1638 an wird die Frage aktuell. Auf einen Stapel für den Russlandhandel prätendierten folgende est-, liv- und ingermanländische Städte: Tallinn, Narva, Iwangorod, Nyen, Tartu und Pärnu. Gewisse Prätensionen hatten sowohl Riga (für den Pleskau-Handel) als auch Viipuri. Welche der genannten Städte offiziell als Stapelplatz anzuerkennen wäre, in dieser Frage herrschte bei der Regierung längere Zeit keine völlige Klarheit. Klar war nur, dass diese Frage schnell gelöst werden musste. Ausser allgemeinen staatlichen wirtschaftspolitischen Interessen zwangen die den Handel schädigende Konkurrenz zwischen den Städten und die dadurch verursachten scharfen Gegensätze die Regierung zur Beschleunigung der Lösung.

Vor allen Dingen hatte der schon um die Mitte des XVI. Jahrhunderts begonnene Stapelstreit zwischen Tallinn und Narva nicht viel von seiner Akutheit verloren. Tallinn stand nach wie vor unerschütterlich auf dem Standpunkt, dass es — ausser Viipuri — unter den am Finnischen Meerbusen gelegenen Städten das alleinige Anrecht auf den Stapel für den Russlandhandel besitze, und dass die Narva-Fahrt als gesetzwidrig aufhören müsste. Dieser Streit gestaltete sich zu einem rein formalistischen Rechtskampf, bei dem die anklagende Partei, d. h. Tallinn, überhaupt nicht mit den allgemeinen Handelsinteressen,² mit den geographischen Bedingungen und dem Gewohnheitsrecht Narvas rechnete,

² In den Kreisen der Gegner Tallinns und auch bei der Regierung suchte man zu beweisen, dass gerade Tallinns unbeugsame Druckpolitik daran schuld wäre, dass der Russlandhandel über Archangelsk ging.

sondern sich auf alte Hanserezesse, Friedensverträge,³ sein eigenes Gewohnheitsrecht, Rechtsbriefe und vor allem auf den Rechtsbrief Eriks XIV. aus dem Jahre 1561⁴ berief. Neben diesem eifrigen Bemühen Tallinns ist Narvas passives Verhalten auffallend. In den Schreiben des Rats von Narva an die Reichsregierung in der zu behandelnden Periode wird nicht einmal der Versuch gemacht, sich gegen die Angriffe Tallinns zu schützen, noch dessen Behauptungen zu widerlegen, wogegen am Ende des XVI. und am Anfang des XVII. Jh. dieselben geradezu von Klagen gegen Tallinn in dieser Frage strotzen. Narvas Ruhe war anscheinend durch den Umstand bedingt, dass nach Ablauf der Tallinner Zollpacht Narvas Aussenhandel völlig frei war; zudem mögen Rat und Bürgerschaft Narvas vielleicht nicht allzu sehr über die gegen die Stadt gerichteten Schritte Tallinns in Stockholm unterrichtet gewesen sein. Anfangs scheint Tallinn versucht zu haben, mit Narva in der Stapelfrage übereinzukommen. In den Jahren 1634 und 1637 wurden zwischen den beiden Städten diesbezügliche Tagungen veranstaltet. Allein die im Jahre 1634 sich in Tallinn aufhaltenden Abgesandten Narvas liessen sich nicht einmal in einen Disput über die juristischen Nachweise des Stapelrechts ein, sondern behaupteten, dass ihnen dazu vom Rat die Vollmachten fehlten.⁵ Bessere Resultate erzielten die Tallinnenser auch nicht

³ u. a. auf den Friedensvertrag von Täysinä 1595, wobei aber der Friedensvertrag von Stettin aus dem Jahre 1570, welcher die Narva-Fahrt für frei erklärte, nicht in Betracht gezogen wurde.

⁴ Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung (2 undatierte Konzepte) aus dem Jahre 1634, Bh 7 u. 24 TLA; die Vertreter des Rats von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 11. VI. 1636, 14. VII. 1641, 1643 (undatiert); der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 4. I. 1644, sowie die Abgesandten des Rats an Christina am 20. VI. 1646, Livonica II 45 RA. Die Tallinner Rechtsdeduktionen sind oft geradezu meisterlich. Im Jahre 1643, als Tallinn seine Stapelplatzrechte auch gegen Lübeck verteidigen musste, das auf Narvas Seite stand, liess der Rat zur Begründung seiner Rechte eine umfassende Deduktion von Philipp Krusenstiern abfassen. Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

⁵ Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung 1634 (undatiert), Bh 24 TLA; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung (undatiert, ungefähr aus der gleichen Zeit), Livonica II 45 RA.

auf der in der zweiten Hälfte des Jahres 1637 auf dem Gut Aa (Haackhof) abgehaltenen Versammlung.⁶

In dieser Arbeit enthalten wir uns einer geschichtlichen und rechtswissenschaftlichen Kritik über die Quellen des Stapelrechts Tallinns und der auf ihrer Grundlage zusammengestellten Beweisstücke, da uns das bei der Aufhellung der Stapelfrage sowieso nicht weiterbringen würde. Das Übergehen der historischen Beweismaterialien wird auch durch die Stellungnahme der schwedischen Regierung, die kaum auf sie einging, gerechtfertigt. Stattdessen wollen wir uns mit jenen Behauptungen bekanntmachen, die nachzuweisen trachteten, dass von dem Verlegen des Stapels nach Tallinn Nutzen zu erwarten wäre, sowohl für den allgemeinen Handel wie auch für Narva und Tartu. In einer Reihe von Briefen betont Tallinn, dass die Plazierung des Stapels nach Tallinn keineswegs den vollständigen Ruin Narvas bedeute, wie behauptet würde. Die Geschichte zeige gerade das Gegenteil, dass nämlich die Zahl der Bürger und der Wohlstand Narvas später niemals die Höhe erreicht habe, wie in den Zeiten der Gültigkeit des Stapels in Tallinn (d. h. im Mittelalter). Vom Stapelrecht hätte Narva jetzt auch gar keinen Vorteil, da die Stadt infolge ihrer Armut und bei der geringen Zahl ihrer Bürger doch nicht imstande sei, ihre Rechte zu verfechten und Fremde den gesamten Handel an sich rissen. Zur Zeit seien in Narva nur 4 oder 5 Bürger, die sich mit dem Russlandhandel beschäftigten. Somit denke Tallinn keineswegs an die Vernichtung Narvas, sondern es wolle beiden Städten zu einem blühenden Handel verhelfen.⁷ Wie ungeschichtlich⁸ diese Behauptungen Tallinns im allgemeinen auch waren,

⁶ Protok. des Rats von Tallinn vom 25. VIII. u. 13. X. 1637, Ab 53; H. Herbers an G. Wangersen u. Johann Wibbekingk am 27. IX. 1637, BD 8^a TLA.

⁷ Die Abgesandten des Rats von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 14. VII. 1641; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 4. I. 1644; die Abgesandten des Rats von Tallinn an Christina am 20. VI. 1646, Livonica II 45 RA.

⁸ Der Handel von Narva war im Mittelalter nicht deswegen lebhaft, weil sich der offizielle Stapelplatz in Tallinn befand, sondern deswegen, weil hier oft ein grosszügiger Schmuggelhandel blühte. Eine noch auffallendere Blüte im Handel erlebte Narva zur Zeit der russischen Okkupation in den Jahren 1558—1581, als die Stadt zum bedeutendsten Hafen für Export und

so haben sie doch darin recht, dass es den Narvaer Bürgern bei den damaligen Verhältnissen tatsächlich unmöglich gewesen wäre, die mit dem Stapel- und Gastrecht verbundenen Vorteile ⁹ gemäss der in den Städten Deutschlands und der Ostseeprovinzen bisher gültigen juristischen Auslegung auszunutzen. ¹⁰ Die Tallinner Bürger hätten vielleicht der etwas grösseren Kapitalien wegen bessere Aussichten gehabt. Wenn zweitens die Narvenser damals in Tallinn dieselben Rechte besessen hätten wie im Mittelalter, d. h. unmittelbar mit Fremden zu handeln, ist es möglich, dass die Bürger beider Städte mit gemeinsamer Anstrengung dem Stapelrecht in grösserer Masse als bisher Geltung zu verschaffen vermocht hätten. Eine Angelegenheit ganz für sich ist es, inwiefern eine derartige Stellungnahme mit den allgemeineren Handelsinteressen und den Ansichten der schwedischen Regierung bezüglich der Stapelfrage und des Gastrechts in Einklang stand. Tallinn behauptete sogar, dass durch die Freigabe der Narva-Fahrt die Totenglocke auch für den Tartuer Handel geschlagen hätte. Durch die Plazierung des Stapels nach Tallinn könnte aber der Handel Tartus wieder zu der ehemaligen Höhe gelangen. ¹¹

Die Regierung stellte sich jedoch, was die Wiederbestätigung des Stapelrechts von Tallinn mit Hilfe der Staatsgewalt anbetrifft, auf einen völlig ablehnenden Standpunkt. Die Stellungnahme der Regierung, die noch kurz vorher verhältnismässig undeutlich gewesen war, ¹² war durch eine Reihe von Umständen sowohl äusserer wie innerer Art bedingt. Im April 1638 legte der dänische Resident in Schweden, Peter Wybes, im Namen seiner Regierung der Vormundschaftsregierung ein Memorandum, den

Import in Russland wurde, während dagegen der Handel in Tallinn fast völlig stillstand.

⁹ Eine verhältnismässig vielseitige Schilderung von den zu grossen Freiheiten der fremden Kaufleute und deren schlechten Folgen für die 'Nahrung' der Bürger Narvas gibt ein Schreiben des Rats von Narva an die Vormundschaftsregierung vom 19. V. 1634, Livonica II 205 RA.

¹⁰ S. darüber Rachel 80—94, 104—120; Hollihn 21—123; Hausmann 273—274.

¹¹ Die Gesandten des Rats von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 11. VI. 1636 u. 14. VII. 1641, Livonica II 45 RA.

¹² Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 27. VIII. 1634 u. 22. VIII. 1636, Bunge II 222 u. 225.

Narvaer Handel betreffend, vor, das offenbar den Reichskanzler Axel Oxenstierna sehr interessierte. Letzterer hielt es für erwünscht, der Entwicklung Narvas eine vollkommen neue Grundlage zu geben und es mit guten Privilegien auszustatten. Von Tallinn dagegen meinte er zu gleicher Zeit, dieser Stadt könnte ihrer Eigenwilligkeit wegen nicht geholfen werden, da sie den ganzen Handel allein in ihre Hand reissen wollte.¹³ Die günstige Lage Narvas als Stapelplatz für den Russlandhandel unterstrich auch der Zollverwalter Peter Heltscher in seinen Berichten über die Handelsverhältnisse und -möglichkeiten der hiesigen Städte. In dem im Jahre 1638 dem Reichskanzler vorgelegten Memorandum empfahl er, Narva das Stapelrecht zu sichern, wenn nicht auf den Nowgoroder Handel, dann wenigstens auf den Handel des Pleskauer Gebiets. Heltscher hielt es auch für erwünscht, die Handelsfreiheiten der Fremden zugunsten Narvas einzuschränken, wenigstens in der Form der Einführung des Zwanges, die vorbeizuführenden Waren feilzuhalten (1—4 Wochen).¹⁴ In dem Anfang des Jahres 1641 der Regierung durch den Generalgouverneur vorgelegten Memorandum erwähnt Heltscher wiederum, dass es leicht sei, Narva zum Stapelplatz für Pleskau und von einem Teil des Nowgoroder Gebiets zu machen. Die Stadt sei seinerzeit gerade für den russischen Handel gegründet worden. Da aber die Regierung inzwischen Tallinn als wohlgeordnete und äusserlich imposante Stadt als Stapelplatz mehr in Betracht gezogen habe, deshalb sei Narva als Resultat dieser Politik arm und leer geworden. Heltscher weist die Ansicht zurück, als ob Narva und Tallinn gegenseitig ihren Handel schädigen könnten. Beiden Städten wären schon wegen ihrer geographischen Lage ganz abweichende Aufgaben vorgesehen. Wie Narva von dem Russlandhandel abhängig sei, so stütze sich Tallinn auf den örtlichen Getreidehandel. Gleichwie Tallinn niemals imstande sei, von Narva den Russlandhandel abzuziehen, ebensowenig habe Narva Aussicht, den Getreidehandel von Tallinn zu übernehmen.

¹³ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 30. IV. 1638, SRp. VII 201. Über die Bestrebungen König Christians IV. von Dänemark in den 30er Jahren des XVII. Jh., mit Russland in einen unmittelbaren Warenaustausch zu treten, s. Nielsen 275.

¹⁴ P. Heltscher an den Reichskanzler am 20. II. 1638, Ox. saml. RA.

Wenn man die Handelsverhältnisse Narvas sachgemäss bessern wolle, dann würde es bald nicht allein an Reichtum, sondern auch an Zahl der Einwohner und Bauten das Niveau von Tallinn erreichen und dieses sogar übertreffen.¹⁵ Von den günstigen Handelsaussichten Narvas müssten auch die Resultate der durch Daniel Kempe und Engelbrecht Mengden 1640 in den Städten Ingermanlands ausgeführten Revisionen die Regierung zu überzeugen helfen. Kempe meinte, dass, wenn man die hiesigen Zölle auf das Niveau der Zölle von Archangelsk senkte und den Zoll von Öresund aufhobe, es vollständig möglich wäre, den russischen Transithandel von Archangelsk nach Narva und Nyen zu leiten. Ziemlich optimistisch sah auf die Zukunftsaussichten von Narva und Nyen auch Mengden.¹⁶ Schliesslich sollte für Narva auch die Absicht des Reichskanzlers merklich in die Waagschale fallen, aus Narva eine zweite Hauptstadt, und zwar für die östlichen Reichsteile Schwedens zu machen, wo die Könige alle 4 Jahre ein Jahr residieren würden.¹⁷

In den Jahren 1640 und 1641 waren die Vorschläge Tallinns und die Frage des Stapels für den Russlandhandel in grösserem Umfang in Erwägung des Reichsrats. Hier verdient die Erklärung Axel Oxenstiernas über die Lage eine besondere Unterstreichung. Er erwähnt, dass die Tallinnenser wie mit Blindheit geschlagen seien und nicht merkten, dass *natura et tempus* sich verändert hätten. Überall sonst hätten sich die Kaufleute schon den veränderten Verhältnissen angepasst, indem sie solche Handelswege und -plätze ausfindig gemacht hätten, die mit geringeren Spesen verbunden und wo die Beschränkungen kleiner gewesen wären, allein die Einwohner Tallinns träumten von der Wiederherstellung ihres ehemaligen Handels durch Zwangsmassnahmen. Statt mit den Eigenschaften und den natürlichen Gesetzen des

¹⁵ Memorandum von P. Heltscher aus dem Jahre 1641 (undatiert, geschickt zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna vom 5. II. 1641 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA.

¹⁶ Ein von D. Kempe abgefasstes Revisionsprotokoll über Narva vom 22. VI. 1640; Rechenschaftsbericht E. Mengdens mit Anlagen, Livonica II 68 RA.

¹⁷ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 20. VII. 1640 u. vom 9. III. 1643, SRp. VIII 126, X 56.

Handels rechneten sie nur mit ihren eigenen alten Rechten und Ordnungen. Sie wollten gar nicht verstehen, dass, solange die Schifffahrt über Archangelsk andauere, von der Aufhebung der Narva-Fahrt für Tallinn kein Nutzen zu erhoffen sei. Das Resultat der Zwangsmassnahmen könnte nur die Abwehr des noch vorhandenen geringen russischen Transithandels von der Ostsee nach Archangelsk sein. In völlig gleichem Geiste verfasste man auch die in der Stapelfrage gegebene schriftliche Antwort an Tallinn. Hier wurden Tallinn sogar einige Winke gegeben, wie die Stadt mithelfen könnte, den Russlandhandel in die Ostsee zu lenken. Da der Friedensvertrag von Stolbowa 1617 den schwedischen Untertanen und somit auch den Einwohnern Tallinns ermöglichte, in Moskau, Nowgorod, Pleskau, Ladoga und anderen russischen Städten frei zu handeln, könnten die Tallinnenser ihre Söhne nach Russland schicken, um die dortigen Handelsverhältnisse kennenzulernen. Es wäre möglich, dass diese auf solche Art einen viel besseren Rat fänden, wie man den Handel ihrer Stadt beleben könnte als der, dessen Erfüllung sie auf dem Zwangsweg von der Regierung forderten.¹⁸

Im Jahre 1643 traten unerwartet Ereignisse ein, welche auf die Ansichten der Regierung zugunsten des Narvaer Stapels entscheidend einwirkten. Lübeck, die führende Stadt des damals beinahe erledigten Hansabundes, hatte in der ersten Hälfte des XVII. Jahrhunderts wiederholt Versuche beim russischen Zaren unternommen, die alten Handelsvorrechte in Russland wieder herauszuhandeln; die Ergebnisse waren jedoch unbefriedigend gewesen.¹⁹ Der geringe Erfolg in Moskau zwang nun die Lübecker, sich zur Erlangung von Vergünstigungen an die schwedische Regierung zu wenden. Da Lübeck das grosse Interesse der schwedischen Regierung an der Zurückleitung des russischen Transithandels in die Ostsee nicht unbekannt war, war von dieser Seite ein viel grösseres Entgegenkommen vorauszusehen als vom russischen Zaren. Der in Stockholm erreichte Erfolg aber konnte wiederum

¹⁸ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 15. VII. 1640, 28. V. und 5. VIII. 1641, SRp. VIII 112—113, 615, 681; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 31. VIII. 1641, Bunge II 233—235.

¹⁹ S. darüber Melander Die Beziehungen und Unterhandlungen 82—190.

bei den weiteren Verhandlungen in Moskau günstig ausgeschlachtet werden, denn wenn der Zar von dem von der schwedischen Regierung erwiesenen Entgegenkommen zugunsten der Lübecker hören würde, müsste er ebenfalls zu grösseren Zugeständnissen geneigt sein.

Die Initiative für die Verhandlungen ging von den sog. Nowgorod-Fahrern unter den Lübecker Kaufleuten aus, die dem Rat einen entsprechenden Vorschlag machten. Der seitens des Rats von Lübeck für die Vorbereitungen vorgesehene Abgesandte Thomas Runge langte im Mai 1643 in Stockholm an. Aus den ihm mitgegebenen Instruktionen geht hervor, dass Lübeck unter keiner Bedingung Tallinn als einzigen Stapelplatz für den Russlandhandel anerkennen wollte. Runge musste der schwedischen Regierung erklären, dass der wichtigste Teil des russischen Aussenhandels in früheren Zeiten (d. h. im Mittelalter) zwar über Tallinn geführt hätte, später jedoch hauptsächlich nach Narva verlegt worden wäre. Aber die schwedische Regierung hätte die Tatsache nicht in Betracht gezogen, dass sich der Handel nicht jedesmal durch Zwangsmassregeln auf den erwünschten Ort leiten liesse, sondern hätte den Versuch gemacht, ihn wiederum über Tallinn zu lenken. Die hanseatischen Kaufleute könnten nichtsdestoweniger Tallinn als Stapelplatz für den Russlandhandel bei weitem nicht für so günstig halten, wie Tallinn selbst das tue, denn sonst hätten sie statt Tallinn nicht den viel weiteren und kostspieligeren Weg über Archangelsk gewählt. Weiterhin sollte Runge vorstellen, dass der ehemalige grosszügige Handel Tallinns nur deshalb zugrunde gegangen wäre, weil man die früheren Handelsfreiheiten habe aufheben und Tallinn das Monopol des Russlandhandels habe sichern wollen. Die Vormundschaftsregierung Christinas hätte zwar schon vor einigen Jahren auf die Bevorzugung Tallinns verzichtet, indem sie den ausländischen Kaufleuten ermöglicht hätte, ebenfalls in Narva zu handeln, aber auch dort habe man eine Beschränkung für den Transit von Salz und Heringen geltend gemacht.²⁰ Lübeck hielt Narva seiner Lage wegen für den Russlandhandel für viel geeigneter als Tallinn.²¹ Im Verlauf der Verhandlungen, die den

²⁰ Melander op. cit. 10—11.

²¹ Melander op. cit. 12.

Charakter von Informationen trugen, betonte Runge, dass der Rat von Lübeck wünsche, dass der Ostseehandel von allen Beschränkungen befreit würde entsprechend den Bedingungen des Friedensvertrages von Stettin im Jahre 1570.²²

Bevor die bevollmächtigte Abordnung von Lübeck angekommen war, waren Verhandlungen über die gleichen Fragen mit dem als Abgesandten von Tallinn in Stockholm weilenden Syndikus Bernhard zur Bech geführt worden. Letzterem war von der Stadt ausser anderem zur Aufgabe gemacht worden zu verlangen, dass von der Regierung das Stapelrecht Tallinns wiederhergestellt und Fremden die „hochschädliche“ Narva- und Nyen-Fahrt verboten würde.²³ Die Vorschläge Tallinns wurden am 14. Juli und am 11. August im Reichsrat erwogen. Hier entwickelten sich die Dinge durchaus nicht in einem für Tallinn günstigen Sinn. Es wurde der Verdacht geäußert, die Meinung der Königin wäre, dass der Russlandhandel allein auf Tallinn und Viipuri konzentriert werden, wie es der Rat von Tallinn wünschte, und die Narva-Fahrt von neuem verboten werden müsste; doch hielt man es nicht für wahrscheinlich, dass auf diese Weise überhaupt Aussichten beständen, den russischen Handel auf den Ostseeweg zu leiten. Weiterhin konstatierte man, dass der Stadt Tallinn die Voraussetzungen für den russischen Transithandel auch deshalb fehlten, weil es keine Flussverbindung mit dem Binnenland hat, weswegen von dort Warenfrachten nach Russland nur auf den Winterwegen in Betracht kämen. Narva und Nyen dagegen lägen an schiffbaren Flüssen, weshalb selbst die aus Tallinn nach Russland geschickten Waren in diesen Städten aufgelegt werden müssten. Der Reichskanzler hielt es nicht für möglich, den Wünschen der Stadt Tallinn bezüglich des Stapels entgegenzukommen, weil dadurch Narva und Nyen ruiniert würden und die Pläne der Reichsregierung, den Russlandhandel von Archangelsk in die Ostsee zu leiten, scheitern müssten. Die geographische Lage Narvas hielt Axel Oxenstierna wegen des Flusses für günstig, denn es wäre möglich, hierhin 3—4 Handelsreisen jährlich aus den Handelszentren West-

²² Melander op. cit. 15—25.

²³ B. zur Bech an die Vormundschaftsregierung 1643 (undatiert), Livonica II 45 RA.

europas zu unternehmen, dagegen nach Archangelsk nur eine. Auch der Reichsrat vertrat den Standpunkt, dass man wegen der veränderten Verhältnisse auf die Bevorzugung Tallinns als Stapelplatz für den russischen Transithandel verzichten und den Handel durch die Ostsee frei und unbeschränkt lassen müsste. Übrigens wollte man die Tallinner Bürger aus dem Transithandel nicht ausschalten. Man hielt es für erwünscht, dass sie in Narva Handelskontore eröffneten und dort handelten.²⁴ Obschon sich die Vormundschaftsregierung bereits längst der Stapelforderung Tallinns gegenüber skeptisch verhalten hatte, liegt kein Zweifel vor, dass die Stadt die im August des Jahres 1643 zu Tallinns Nachteil eingenommene resolute Stellungnahme in erster Linie ihrer alten Rivalin Lübeck zu verdanken hatte.

Den für September festgesetzten Verhandlungen mit Lübeck beabsichtigte die Regierung ein weit grösseres Ausmass zu geben, indem sie hierzu die Vertreter Tallinns, Narvas und der anderen an der Angelegenheit interessierten Städte nach Stockholm berief. Aber das glückte nicht. Tallinns Syndikus Bernhard zur Bech hielt sich zwar zur Zeit der Verhandlungen in Stockholm auf, besass jedoch zur Teilnahme keine Vollmachten des Rats.²⁵ Der Rat von Narva dagegen scheint die Ausgaben für die Fahrt gescheut zu haben und bat den Reichskanzler, seine Interessen zu vertreten.²⁶ Somit blieben Tallinn und Narva den Verhandlungen fern. Der Rat von Lübeck schickte eine Abordnung in folgendem Bestand nach Stockholm: Syndikus Dr. David Gloxin, den Ratsherrn Wilhelm v. Gohren und den aus den Vorverhandlungen bekannten Runge.

Auf den mit den Vertretern Lübecks gepflogenen Verhandlungen versuchte der Reichskanzler anfangs, scheinbar aus politischen und strategischen Erwägungen, das Stapelrecht Tallinns zu verteidigen. So meinte er auf einer Versammlung, dass, falls es

²⁴ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 14. VII. u. 11. VIII. 1643, SRp. X 216, 243—244.

²⁵ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 12. X. 1643, SRp. X 298.

²⁶ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 31. VIII. 1643 NLA; der Rat von Narva an den Reichskanzler am 25. X. 1643, Ox. saml. RA.

möglich wäre, den gesamten russischen Transithandel nach Tallinn zu lenken, aus diesem eine mächtige Stadt werden könnte, von der aus es leicht fele, die Ostseeprovinzen zu beherrschen. Im Falle eines Krieges mit Russland oder Polen könnte man es auch wirksam vom Meer aus unterstützen. Da aber der Kanzler die Lübecker von Tallinns Vorbedingungen für den Transithandel nicht zu überzeugen vermochte, willigte er alsbald in die Vorschläge jener ein.²⁷ Als sich die Verhandlungen Anfang Oktober ihrem Ende näherten, machte man den anwesenden Syndikus des Rats von Tallinn mit dem Text des Vertrags bekannt, bevor er unterzeichnet wurde. Auf die Frage, ob zur Bech den Vertrag für Tallinn für ungünstig erachte, erwiderte er, dass ihm zum offiziellen Ergreifen des Wortes die Vollmachten des Rats in dieser Frage fehlten, persönlich jedoch sei er der Ansicht, dass, wenn auch die Tallinnenser durch die vollzogenen Neuerungen in mancher Hinsicht Schaden erleiden würden, sie sich ihnen doch nicht widersetzen könnten; falls auf dem Gebiet des Handels keine Änderungen vorgenommen würden, würde Tallinn aus dem Transithandel vollständig ausgeschaltet. Es sei besser, eine begrenzte Schifffahrt als gar nichts zu besitzen.²⁸ Aus dieser Erklärung erhellt, dass Bernhard zur Bech die Sachlage richtig einzuschätzen wusste. Man kann jedoch nicht daraus folgern, dass auch der Rat von Tallinn der gleichen Meinung war.

In dem am 13. Oktober unterzeichneten Vertrag wird erwähnt, dass der schwedischen Regierung Tallinn zwar als Stapelplatz für den russischen Transithandel lieber gewesen wäre. Da aber die Lübecker und die anderen fremden Kaufleute, die mit Russland über die Ostsee zu handeln wünschten, damit nicht einverstanden wären, wollte die schwedische Regierung ihnen keine Schwierigkeiten machen, auch über Narva zu handeln. Den fremden Kaufleuten würde nun volle Freiheit gegeben, mit ihren Waren sowohl nach Tallinn wie auch nach Narva zu fahren, in beiden Städten ihre Waren zu stapeln und sie den Bürgern en gros zu verkaufen oder auch die genannten Häfen nur für die

²⁷ Melander op. cit. 30—61.

²⁸ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 12. X. 1643, SRp. X 298—299.

Durchfuhr der Waren zu benutzen.²⁹ Vom Abschluss des Handelsabkommens wurden auch Narva und Tallinn sofort informiert. In dem Brief an Tallinn wird betont, dass der Rat das Monopol auf den Russlandhandel umsonst verlange, da der Standpunkt der Regierung in dieser Frage in der ihnen im Jahre 1641 gegebenen Resolution klar ausgedrückt sei. Die Regierung habe auf den Verhandlungen Tallinn zwar als Stapelplatz für den Russlandhandel zu verteidigen versucht, da aber die Lübecker dermassen schwerwiegende Motivierungen zugunsten der Freiheit des Stapels vorzubringen gehabt hätten, so habe die schwedische Regierung letzteren in der Hoffnung nachgegeben, dass sie späterhin dennoch auch den Tallinner Hafen benutzen würden.³⁰

Der Rat von Tallinn aber war mit dem Handelsabkommen alles andere als zufrieden. In dem am 4. Januar 1644 an die Vormundschaftsregierung adressierten Schreiben kritisiert er es verhältnismässig scharf. Vor allem tritt in unverhohlener Weise Tallinns alte Feindschaft gegen Lübeck in dem Schreiben zutage. Der Rat behauptete, die Lübecker wären auf den Verhandlungen gar nicht von allgemeinen Handelsinteressen, sondern von gemeinem Eigennutz ausgegangen zum Schaden anderer (d. h. der Tallinner). Wiederum, obgleich völlig umsonst, wurde zur Begründung für das grosse Alter des Tallinner Stapelrechts eine ganze Reihe alter Privilegien vorgebracht. Unter anderem fehlte auch nicht die wirksamste Schutzwaffe der Stadt — der Rechtsbrief Eriks XIV. aus dem Jahre 1561, der schon drei viertel Jahrhundert Feindschaft zwischen den Städten gesät hatte. Das Schreiben des Rats will den Eindruck erwecken, als ob die Lübecker beim Erhandeln der Freiheit des Stapels allein daran gedacht hätten, wie man die Tallinner zugrunde richten könnte, und als ob sich die schwedische Regierung auf eine grobe Art habe anführen lassen. Der Rat von Tallinn zweifle keineswegs, so wurde in dem Schreiben erwähnt, dass, falls die Regierung die Niederländer und andere handeltreibende Völker, die die

²⁹ Vertrag mit Lübeck vom 13. X. 1643, R. reg. 1643 RA; Melander 61—66.

³⁰ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 13. X. 1643, R. reg. 1643 RA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 14. X. 1643, Bunge II 240—242.

Lübecker aus dem Russlandhandel schon längst fast gänzlich verdrängt hätten, von den Annehmlichkeiten und Vergünstigungen, die ihnen in Stadt und Hafen Tallinn geboten würden, gründlich informiert hätte, diese gern damit einverstanden gewesen wären, den Stapel in Tallinn zu belassen. Dennoch erwähnt der Rat von Tallinn, unter den augenblicklichen Verhältnissen sei er gezwungen, von zwei Übeln ³¹ das kleinere zu wählen und der Regierung in der Stapelfrage nachzugeben. Das geschah jedoch mit einer gewissen Reservation. Narva als gleichberechtigten Stapel neben sich anerkennend, war Tallinn nicht damit einverstanden, zugunsten der Lübecker auf das Monopol der Durchfuhr von Salz und Heringen nach Russland zu verzichten. ³² Es besteht kein Zweifel, dass die Lübecker an der Anfuhr dieser Waren über Tallinn nicht einmal sehr interessiert waren, wenn sie diese viel günstiger über Narva erreichen konnten.

Dennoch brachte Tallinns scheinbares Nachgeben keine endgültige Lösung in der Stapelfrage. Schon im Jahre 1646 legten die Tallinner Delegierten der Regierung ein neues Memorandum vor, in welchem neben anderem die neue Bestätigung des Stapelrechts verlangt wurde. Die Stapelforderung wurde mit der Verteidigung der gemeinsamen Interessen Tallinns und Narvas begründet. ³³ Das Memorandum veranlasste neue Beratungen über diese Frage im Reichsrat. ³⁴ In der Tallinn erteilten Antwort lenkt die Regierung die Aufmerksamkeit auf den Umstand, dass die Schuld an dem Verfall des Tallinner Stapels nicht in der Freigabe der Narva-Fahrt, wie die Tallinnenser behaupteten, sondern in der

³¹ „... müssen wir temporisiren ex duobus malis minimum eligiren und gedenken, dasz auf allen Fall dennoch dieser Stadt fürträglicher sei, dasz die Handlung auf Reval und Narva zugleich, als nach Archangel allein gehe...“

³² Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 4. I. 1644, Livonica II 45 RA.

³³ G. Wangersen u. B. zur Bech an die Vormundschaftsregierung (undatiert, eingetr. am 20. VI. 1646) zusammen mit Kopien von den alten Rechtsbriefen der Stadt, Livonica II 45 RA. Der Syndikus zur Bech war inzwischen unter dem Namen Rosenbeck (oder Rosenbach) in den Adelsstand erhoben worden.

³⁴ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 23. VI. u. 22. VII. 1646, SRp. XI 402—403, 419—421.

Veränderung der allgemeinen Handelsverhältnisse und Handelswege, d. h. in der Archangelsk-Fahrt zu suchen sei. Dass die Druckpolitik hierbei keinerlei positive Resultate zeitigen könnte, hätte das vollständige Misslingen der Unternehmungen früherer schwedischer Könige gezeigt. Das Zurücklenken des Handels aus Archangelsk in die Häfen der Ostsee wäre nicht leicht. Das einzige wirksame Mittel könnte die Erteilung grösserer Vergünstigungen und Freiheiten an die fremden Kaufleute sein. Die Regierung habe schon Schritte in dieser Richtung getan (Senkung der Zölle etc.). Nun möge auch Tallinn grösseres Nachgeben gegenüber den Fremden bezeigen. Hierzu böten die bevorstehenden Beratungen zwischen den Vertretern der Regierung, dem Gouverneur Erik Oxenstierna und dem Zollverwalter Peter Heltscher, mit dem Rat von Tallinn über den in bezug auf den russischen Transithandel abzuschliessenden Vertrag eine günstige Gelegenheit.³⁵ Von dann an lassen die Versuche Tallinns, sich mit Hilfe der Regierung auf dem Wege des Druckes das Monopol des russischen Stapels zu sichern und die Narva-Fahrt zu sperren, nach. Das wurde anscheinend durch zwei Faktoren veranlasst: 1. durch den obengenannten am 24. März 1648 unterzeichneten Vertrag, durch den der Stapelzwang vollständig aufgehoben wurde, und 2. durch die Annullierung der grossen Vorrechte der Ausländer in Russland durch den Zaren Alexei Michailowitsch,³⁶ wodurch der Handel über Archangelsk zeitweilig gelähmt wurde, der Tallinner

³⁵ Christina an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, Bunge II 247—248.

³⁶ Diesen Schritt machte der Zar unter dem Druck der russischen Kaufmannschaft, welche die Ausländer völlig vom russischen Innenhandel auszuschliessen drohte. Umfangreiche Privilegien und grosse Handelskapitalien ermöglichten es den Engländern und den Niederländern, einerseits wichtige Industriezweige an sich zu reissen, wie das Brennen von Pottasche, andererseits durch ihre russischen Kommissionäre und Agenten (die russischen Gross- und mittleren Kaufleute übergehend) dem Erzeuger und Verbraucher verhältnismässig näherzukommen. Seitens der russischen Kaufmannschaft verlangte man in kollektiven Klageschriften das völlige Ausschalten fremder Kaufleute vom russischen Innenhandel, dadurch dass man diesen nur den Handel in Archangelsk ermöglichte. *Базилевич; Смирнов Челобитный* und *Экон. пол.; Любименко Торг. снош. России*; Zweig: Die Entstehung und Organisation.

Handel dagegen eine unerwartete Belebung erfuhr. Schon im Jahre 1649 wurden aus dem Tallinner Hafen in so grossen Mengen Waren ausgeführt, wie man es seit Menschengedenken nicht erlebt hatte. Die Belebung des Russlandhandels setzte sich auch in den folgenden Jahren fort. 1653 konstatierte man z. B. im Reichsrat, dass das mächtige Anwachsen des Tallinner und Narvaer Handels schon zu der schönen Hoffnung berechtige, dass der russische Transithandel noch völlig in die Ostsee verlegt würde.³⁷ Da also den Interessen der Tallinner Bürger eine viel freiere Richtung gegeben worden war als früher, so war es naturgemäss, dass die Frage der Narva-Fahrt endgültig in Vergessenheit geraten musste.

Gleichzeitig mit dem Tallinn-Narvaer Stapelstreit hatte die Regierung noch einen anderen längere Zeit währenden und die Entwicklung des russischen Transithandels hemmenden Konflikt zwischen zwei Städten zu schlichten. Dieser sich ebenfalls um Angelegenheiten des Handels und der Schifffahrt drehende Streit trug sich zwischen den am Narva-Fluss gelegenen Städten Narva und Iwangorod zu. Das nach dem Vorbild Narvas auf das Stapelrecht prätendierende Iwangorod war schon seit Beginn des XVI. Jahrhunderts Narva auf dem Gebiet des Russlandhandels ein gefürchteter Konkurrent.³⁸ Als Iwangorod zu Beginn des XVII. Jahrhunderts unter schwedische Herrschaft gelangte, war Gustav Adolf, die Auswanderung der dortigen Russen befürchtend, gezwungen, ihm Stadtrechte und mehr oder weniger gleiche Handelsprivilegien zu verleihen wie Narva. Nach den am 28. November 1617 Narva und Iwangorod verliehenen Rechtsbriefen waren alle längs den Land- und Wasserwegen einfahrenden russischen Kaufleute verpflichtet, mit ihren Waren in Iwangorod haltzumachen. Hier mussten die Waren gewogen und verzollt werden, und hier konnte man sie den Bürgern der beiden Nachbarstädte feilbieten. Alle westlichen Waren dagegen — auch die einbegriffen, die aus Estland, Finnland und Schweden kamen — mussten nach

³⁷ Erik Oxenstierna an Christina am 12. V., 23. XI. u. 15. XII. 1649, Livonica II 9 RA; Protok. des schwedischen Reichsrats vom 23. V. 1653, SRp. XV 406.

³⁸ S ü v a l e p 128—129, 132, 139—144, 152, 165, 170—173, 176—177, 179, 181—182.

Narva gerichtet werden. Hier konnten die Kaufleute sowohl Narvas als auch Iwangorods mit fremden Kaufleuten ohne Vermittlung von Maklern Handel treiben. Um russische Waren zu kaufen, durften die westlichen Kaufleute auch über den Fluss nach Iwangorod gehen, doch mussten die Waren, falls sie in westlicher Richtung ausgeführt wurden, zum Abwägen und Verzollen nach Narva gebracht werden. Diese Einschränkung galt auch für die Bürger Iwangorods selbst. Beim Handel mit Russland konnten sie ihren eigenen Hafen benutzen, aber beim Handel mit den westlichen Handelszentren mussten sie die Waren im Narvaer Hafen abwägen, wracken und verzollen. Was den Binnenhandel anbetrifft, so hatten die Bauern Est- und Ingermanlands die Freiheit, ihre Landerzeugnisse nach eigenem Ermessen nach Narva oder Iwangorod auf den Markt zu bringen.³⁹ Wenn nun auch der König anscheinend glaubte, durch ein solch salomonisches Urteil den Handelskonflikt zwischen den beiden Städten schlichten zu können, so wurden doch weder Eintracht noch Frieden erreicht. Wie aus den von den Städten der Reichsregierung und den örtlichen Machthabern vorgelegten vielfachen Klagen zu ersehen ist, war keine der beiden Parteien mit dem im Jahre 1617 geschaffenen Zustand zufrieden.⁴⁰ Die Iwangoroder protestierten gegen den Zwang, den Narvaer Hafen benutzen zu müssen, was wegen der doppelten Strandsteuern (in Narva 12 und in Iwangorod 9 Öre je Last) und wegen der vermehrten Unkosten des Löschens und der Verfrachtung die Transportkosten höbe, ferner gegen die Einschränkung des Kaufs ausländischer Waren von den in dem Narvaer Hafen liegenden Schiffen, das Verbot, Handelsreisen nach Russland zu unternehmen und wegen ihrer Besteuerung zugunsten des Narvaer Bürgermeisters.⁴¹

Die Narvenser dagegen beklagten sich über den von den Bürgern Iwangorods in Ingermanland gepflogenen Landhandel, der oft mit den Kapitalien von Ausländern (Lübeckern, Niederlän-

³⁹ Soom De ingermanländska städerna 36—42; Soom Iwangorod 215—219.

⁴⁰ Soom Iwangorod 219—220, 237.

⁴¹ Soom op. cit. 221—222, 224, 233, 238—239, 241.

dern u. a.) getätigt würde⁴² und in Narva das Ansteigen der Preise von Nahrungsmitteln und von den für die Handwerker notwendigen Rohstoffen (z. B. Leder) verursachte.⁴³ Sie behaupteten ferner, die Bürger Iwangorods wendeten im Interesse der Untertanen des Zaren Falschheit an, indem sie deren Waren in ihrem eigenen Namen westlichen Kaufleuten verkauften, oder wiederum, indem sie von den Schiffen westliche Waren auf das Konto russischer Kaufleute aufkauften. Sie nähmen sogar fremde Russen auf im Narvaer Hafen liegende Schiffe mit. Ein solches Umgehen der geltenden Ordnung wäre nur dadurch möglich, dass sich der Fremdenhof in Iwangorod befände, wo eine sichere Überwachung darüber fehlte. Im Jahre 1640 wird von dem Rat von Narva der Regierung der Vorschlag gemacht, den russischen Fremdenhof aus Iwangorod nach Narva zu verlegen. Auch die Verlegung des Getreidemarktes von dort nach Narva wird verlangt. Die Narvenser begründeten ihren Wunsch damit, dass die Bürger Iwangorods die Russen jenseits der Grenze dazu aufhetzten, davon abzustehen, Lebensmittel auf den Narvaer Markt zum Verkauf zu bringen.⁴⁴ Wenn auch die Bürger Iwangorods um ihre Privilegien vom Jahre 1617 energisch kämpften, so stellte sich die Regierung bald auf den Standpunkt, die Handelsvorrechte Iwangorods müssten im Interesse des Gedeihens Narvas annulliert werden. Die Regierung hatte natürlich zwischen zwei Städten mit mehr oder weniger gleicher Lage und gleichen Rechten zu wählen. Obgleich sich Persönlichkeiten fanden, die von den Handelsfähigkeiten der Iwangoroder eine hohe Meinung hatten,⁴⁵ hielt Iwangorod immerhin einen Vergleich mit Narva nicht aus. Im Jahre 1640 gab denn auch die Regierung dem Rat von Narva die Erlaubnis zum Bau eines Fremdenhofes in Narva und zur Plazierung des Getreidemarktes hierher. Zugleich wurde öffentlich bekanntgegeben, dass die russischen Kaufleute jenseits der Grenze im Narvaer Fremdenhof abzustiegen verpflichtet wären. Nur Russen, die schwedische Untertanen waren, konnten zwischen dem Narvaer

⁴² Soom op. cit. 236.

⁴³ Soom op. cit. 227—228, 235—236.

⁴⁴ Soom op. cit. 228, 230—231.

⁴⁵ Soom op. cit. 305.

und dem Iwangeroder Fremdenhof oder einem Gastwirt, der Bürger war, wählen. Zur Vermeidung des Schmuggelhandels wurde den Einwohnern Iwangerods verboten, von westlichen Schiffen, fremden Russen oder aus dem Narvaer Fremdenhof am Morgen vor dem Öffnen der Stadttore etwas zu kaufen. In Verbindung mit dem Verlegen des Getreidemarktes war es sowohl den Russen jenseits der Grenze wie auch denen, die schwedische Untertanen waren, verboten, anderswo Getreide zu kaufen oder zu verkaufen als auf dem öffentlichen Getreidemarkt Narvas. Nur dem Adel und den anderen mit dem Rossdienst belasteten Grundbesitzern und Arrendatoren, die ihr Getreide nicht auf dem öffentlichen Getreidemarkt zu veräußern wünschten, liess man die Freiheit, dieses anderswo in Narva, oder in Iwangerod, oder schliesslich in ihren eigenen Läden zu verkaufen. Von nun an sollte auch jegliches Vorkaufen auf dem Land verboten sein. Zugleich wurde den Iwangerodern untersagt, mit Fremden auf den Schiffen zu handeln. Alle auf Schiffen in die Stadt gelangten Waren mussten gelöscht und in der Stadt gestapelt werden.⁴⁶ Da die Vorbereitung zu allen diesen Schritten offenbar vor den Iwangerodern geheimgehalten worden war, so wurden sie einfach vor die vollendete Tatsache gestellt. Zwar schickten sie noch im Herbst desselben Jahres eine Gesandtschaft nach Stockholm, doch glückte es dieser nicht, den Beschluss der Regierung zu erschüttern.⁴⁷ Im Jahre 1642 traf die Iwangeroder ein neuer Schlag, als ihnen als Resultat der Klagen der Narvenser der Landhandel verboten wurde, der auf Grund der Privilegien vom Jahre 1626 in den Lehn Jama und Koporje bisher amtlich gestattet war. Die Streitigkeiten zwischen den Städten hörten nicht auf, sondern dauerten bis zur Vereinigung Iwangerods mit Narva.⁴⁸

Die Frage der Vereinigung Iwangerods mit Narva kam schon in den letzten Jahren der Regierungszeit Gustav Adolfs auf die Tagesordnung. Damals verhinderten jedoch aussenpolitische Ereignisse und der frühe Tod des Königs ihre endgültige Lösung. Auch nach des Königs Tod wurde diese Frage immer wieder an-

⁴⁶ Soom op. cit. 229—232.

⁴⁷ Soom op. cit. 232—233.

⁴⁸ Soom op. cit. 236, 239—241, 305—306.

geschnitten. Die energischsten Vorkämpfer waren, wie auch in der vorhergehenden Periode, der Rat und die Bürgerschaft von Narva. Am klarsten offenbarten sich die Standpunkte der Narvenser in dieser Frage in dem von ihnen im Jahre 1645 der Regierung vorgelegten Klagebrief, wo erwähnt wird, Iwangorod müsse aus dem Grund mit Narva vereinigt werden, weil es letzteres schädige. Durch die ungesunde Konkurrenz ruinierten sich die Städte vollständig oder würden wenigstens in ihrer Entwicklung behindert. Den Narvensern sei es unmöglich, auf dem Gebiet des Handels mit den Russen hinsichtlich der Preise zu konkurrieren, da sich diese ihres äusserst niedrigen Lebensstandards wegen mit einem geringeren Zwischenverdienst begnügten. Die Russen seien mit einfacher Kleidung und Salz und Brot zufrieden, einem Lebensstandard, zu welchem sich der deutsche Kaufmann unmöglich herablassen könnte. Schon wenigstens vom Jahre 1634 an beginnt man seitens des Rats von Narva, der Vormundschaftsregierung über die Vereinigung Iwangorods mit Narva Vorschläge zu machen. Die Regierung verschob die Entscheidung der Angelegenheit vorerst auf eine passendere Zeit. Vom Jahre 1638 an wurde die Frage der Annullierung der Stadtrechte Iwangorods auf den Versammlungen des schwedischen Reichsrats erörtert. Ein offenbarer Anhänger des Gedankens der Vereinigung der Städte war hier Axel Oxenstierna, welcher betonte, die Unterbringung der Russen in Narva könnte grossen Nutzen bringen, da hierdurch die Streitigkeiten zwischen beiden Städten beendet würden und der Narvaer Handel intensiver würde.⁴⁹

Von den auf dem Wirtschaftsgebiet tätigen Männern trat Peter Heltscher im Jahre 1641 mit dem Vorschlag auf, die Bürger Iwangorods im zu gründenden Nyen unterzubringen.⁵⁰ Im Jahre 1643 wurde der Vorschlag der Annullierung der Stadtrechte Iwangorods von Vertretern zweier Sonderrichtungen — des Handels und des Militärwesens — der Regierung vorgelegt. Der erste Vorschlag stammt von dem guten Kenner der russischen Handelsverhältnisse Philipp Krusenstiern. Er wurde mit der Notwendig-

⁴⁹ So o m op. cit. 265—270, 305.

⁵⁰ Memorandum von P. Heltscher aus dem Jahre 1641 (undatiert, vorgelegt zusammen mit einem Brief B. Oxenstiernas vom 5. II. 1641 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA.

keit begründet, eine bessere Kontrolle über die Handelsoperationen zu ermöglichen und das Misstrauen zwischen beiden Städten auszumerzen. Bei der Umsiedlung der Russen empfahl Krusenstiern der Obrigkeit, eine möglichst vorsichtige und milde Behandlungsweise anzuwenden. Es sollten ihnen die gleichen Rechte und vollständige Glaubensfreiheit verliehen werden wie den Narvaer Bürgern und ermöglicht, ihre Kirchen am neuen Wohnort neu aufzubauen. Fürs erste sollten die lokalen Machthaber wohlhabendere und angesehenere Personen in die Vorstadt Narvas zu locken versuchen. Erst wenn dieses gelungen wäre, sollte man es mit dem einfacheren Volk versuchen. Hierbei hielt es Krusenstiern für erwünscht, den ärmeren Einwohnern die Kosten für das Abtragen und Wiederaufbauen der Gebäude zu ersetzen.⁵¹ Autor des zweiten Vorschlags war der Quartiermeister von Livland Johann Rodenburg, der laut Regierungsverordnung im gleichen Jahre die Narvaer und Iwangoroder Festungswerke besichtigte. Zur Überzeugung gelangt, dass es vom strategischen und fortifikatorischen Standpunkt aus völlig unerlaubt sei, in unmittelbarer Nähe Narvas ein zahlreiches unzuverlässiges Element zu dulden, machte er den Vorschlag, Iwangorod niederzureissen und die dortigen Einwohner nach Jama oder Koporje (nicht nach Narva) umzusiedeln.⁵²

Obschon auch vom Rat von Narva der Regierung neue Memoranda⁵³ vorgelegt wurden, scheint es doch, dass diese mit der Angelegenheit bis zur Erklärung der Volljährigkeit Christinas gewartet hat, um dem Akt der Vereinigung der beiden Städte grösseren Nachdruck zu verleihen. Am 17. Dezember 1645 endlich wurde das endgültige Urteil zugunsten der Vereinigung Iwango- rods mit Narva gefällt. Als Wohnsitz der Russen war die nördliche Vorstadt Narvas vorgesehen, wo man ihnen gute und zur Pflege ihrer Berufstätigkeit günstige Baugrundstücke zu geben gelobte.⁵⁴ Wie aus den ersten praktischen Schritten der Regie-

⁵¹ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung vom 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB. Das gleiche Mss 2514 Bl. 344—359 RPCB.

⁵² S o o m op. cit. 267—268.

⁵³ S o o m op. cit. 268—270.

⁵⁴ S o o m op. cit. 270.

zung zu ersehen ist, war Krusenstierns obenerwähnter Vorschlag als Grundlage genommen worden. Zunächst wurde der Generalgouverneur Karl Mörner beauftragt, den Russen die Bedingungen der Umsiedlung nach Narva ordentlich zu erklären und sie alsdann mit Versprechungen zum Umzug zu bewegen. In erster Linie sollte versucht werden, auf die wohlhabenderen und massgebenderen Russen Einfluss auszuüben. Falls die Lockungen nicht verfangen, sollte man vorbringen, dass die Regierung die Absicht habe, jenseits des Flusses neue Befestigungen zu bauen, weswegen die Gebäude der Russen unweigerlich niedergerissen werden müssten. Gleiche Aufgaben stellte zur gleichen Zeit Axel Oxenstierna dem Bürgermeister von Iwangorod Heinrich Mundt, dem Unterstatthalter Per Larsson Alebeck⁵⁵ und dem Landeshauptmann der Lehn Iwangorod, Jama und Koporje Hans Drake.⁵⁶

Die Iwangoroder wollten anfangs nicht glauben, dass es der Regierung dieses Mal mit der Liquidation ihrer Stadt ernst wäre, und versuchten noch im letzten Moment alle möglichen Mittel, um eine Abänderung des Regierungsbeschlusses zu erreichen. Sie sandten hierzu ihren Bürgermeister Heinrich Mundt nach Stockholm, der in dieser Frage mit dem Reichskanzler eine Unterredung hatte. Den Russen glückte es aber nur mit Hilfe verschiedener Vorwände, die Umsiedlungsfristen zu verlängern.⁵⁷ Im Jahre 1646 fing das Handeln um die Bedingungen der Umsiedlung an. Die Russen befürchteten mit Recht, dass sie unter die Willkür der ihnen feindlichen Narvaer deutschen Bürger und des Rats kämen. Deshalb wünschten sie eine möglichst grosse Garantie dafür, dass alle ihnen versprochenen Rechte und Besitztümer in Zukunft unberührt blieben. Sie verlangten sogar, dass aus ihrer Mitte einige Ratsherren in den Rat von Narva gewählt würden, und dass für sie in der Vorstadt Narvas ein besonderes Niedergericht eingesetzt würde. Schon im Jahre 1646 erreichte man von wohlhabenderen Russen die freiwillige Einwilligung zur Umsiedlung. Zum Abschluss des endgültigen Vertrages über die Bedingungen der Umsiedlung in die Narvaer Vorstadt waren die Iwangoroder einverstanden, Delegierte nach Stockholm zu entsen-

⁵⁵ Später unter dem Namen Örnklou in den Adelsstand erhoben.

⁵⁶ S o o m op. cit. 270—271.

⁵⁷ S o o m op. cit. 271—272.

den. Unerwartet kam aber ein Hindernis in Form der von den Bürgern Narvas verbreiteten Gerüchte, die die Russen tief erschreckten, in den Weg. Man sprach nämlich davon, dass die Russen keineswegs volle Bürgerrechte erhalten würden, noch dass sie teilhätten an den Privilegien der Narvaer Bürger. Grundstücke bekämen sie nicht, wie versprochen, in der Nähe des Flusses, sondern „in der auf dem Feld befindlichen Vorstadt“. Die Vorstadt würde mit einem Zaun umgeben und die Schlüssel der Pforten in die Obhut des Rats gegeben. Die Tore würden morgens verhältnismässig spät geöffnet werden, wenn die deutschen Bürger Narvas ihre Ein- und Verkäufe schon erledigt hätten.⁵⁸ Wenn auch die Narvenser beim Verhör derartige Gerüchte ableugneten, erhellt dennoch aus anderen Quellen, dass der Standpunkt des Rats und der Bürgerschaft sich nicht einmal wesentlich von dem gerüchtweise weitergegebenen unterschied. Die Vereinigung der Städte stellten sich die Narvenser ganz anders vor, als die Regierung sie zu verwirklichen unternahm. Ihrer Meinung nach konnten nur einer verhältnismässig kleinen Zahl von wohlhabenderen und angesehenen Iwangorodern die Rechte eines Stadtbürgers verliehen werden. All das andere Element aber, sich aus entlaufenen Bauern zusammensetzend, wie sie behaupteten, musste zurück aufs Land geschickt werden, denn sie betrieben bei ihren Berufen jegliche Falschheit, besonders gingen sie heimlich dem Streichhandel und Vorkauf nach. Die Umsiedelung der Russen in die Vorstadt Narvas forderte tatsächlich von sehr vielen Bürgern, die hier Liegenschaften und Immobilien besaßen, verhältnismässig grosse Opfer. Den bisherigen Eigentümern fiel es schwer, ihre gut kultivierten Obst-, Kohl- und Hopfengärten für die amtliche Taxe preiszugeben. Anfangs hofften sie, durch die Vermietung der Grundstücke an die Russen womöglich noch zu verdienen, doch als sie die Pläne der Regierung genauer erfuhren, waren sie enttäuscht.⁵⁹

⁵⁸ Soom op. cit. 272—275.

⁵⁹ Soom op. cit. 268—270, 275—277. Eine drastische Schilderung von der Zerstörung der Haushaltungen und Obstgärten gibt der Bürgermeister Cordt Pöppelmann im Schreiben an den Rat vom Nov. 1652 und 1654 (erstes undatiert, beim Rat eingelaufen im November, das zweite vom 7. X.), I 83 NLA.

Im Dezember des Jahres 1646 gelangte man nach langem Hin und Her mit den Russen zu einer Einigung bezüglich der Bedingungen der Umsiedelung. Die Regierung hatte ihnen noch ergänzende Zugeständnisse und Vergünstigungen sowohl in kirchlichen als auch in wirtschaftlichen und rechtlichen Fragen gemacht. Man gestattete ihnen, zwei Ratsherren in den Rat von Narva zu wählen. Der bisherige persönliche Grundbesitz der Russen jenseits des Flusses sollte diesen auch künftig erhalten bleiben, das Gemeindeland aber mit der Narvaer Almende vereinigt werden. Ausserdem gewährte man ihnen zur Deckung der Siedlungskosten vollkommene Steuerfreiheit auf 9 Jahre. Als endgültiger Termin der Umsiedelung wurde der 1. Januar 1648 festgesetzt.⁶⁰

Die Ansiedelung der Russen in der Narvaer Vorstadt wollte die Regierung nach einem festen Plan vollziehen. Das war um so wichtiger, als es sich nicht allein um das Ausmessen der Grundstücke für die Russen handelte, sondern um eine recht merkliche Vergrösserung des Stadtareals, das man als zu eng befand,⁶¹ um die Festlegung des Strassennetzes, des Marktplatzes und der öffentlichen Gebäude und schliesslich um die Befestigung der vergrösserten Stadt. Der Regierung war seit dem Jahre 1643 eine Reihe von Entwürfen vorgelegt worden, sie blieb jedoch beim Plan der Planierung und Befestigung der Narvaer Vorstadt von Johann Rodenburg.⁶² Die Zuteilung der Grundstücke an die Bewerber war Sache des Generalgouverneurs. Letzterer hatte die dem Flusse näher belegenen grösseren Liegenschaften an Kaufleute, aber die weiter vom Fluss abgelegenen kleineren Grundstücke an Handwerker zu vergeben. Da bei der Planierung der Vorstadt, mit dem Zuwachs der Stadteinwohnerschaft rechnend, ein Teil der Grundstücke für die Bürger deutscher Abstammung reserviert werden musste, mussten für die russischen Fischer, Träger und die anderen ärmeren Einwohner wegen Raummangels Grundstücke auf der anderen Seite des Flusses gefunden werden. Im Jahre 1648 teilte man den Russen die Grundstücke zu, und schon

⁶⁰ Soom op. cit. 277—281.

⁶¹ Soom Narva laiendamine 1188; Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung vom 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

⁶² Soom op. cit. 1188—1192.

im selben Jahre bauten sich die russischen Kaufleute hier Läden und Warenspeicher auf. Der Handel vollzog sich somit vollständig auf der Narvaer Seite, doch zur Nacht begaben sich alle Russen auf die Iwangoroder Seite zurück, wo ihre Wohngebäude lagen. Mit der endgültigen Übersiedelung zögerten die Russen auch im nächsten Jahr. Als Grund der Verzögerung gaben sie das Fehlen einer rechtgläubigen Kirche in der Narvaer Vorstadt an. Doch der Bau der Kirche war schon seit dem Frühling desselben Jahres in Gang. In der zweiten Hälfte des Jahres 1649 beschlossen die örtlichen Machthaber endlich, gegen die Russen Druckmittel anzuwenden. Das hatte auch Erfolg, denn im Januar 1650 konnte Karl Mörner nach Stockholm berichten, die Russen seien bereits in die Narvaer Vorstadt eingezogen und hätten sich hier ihre Wohnhäuser gebaut.⁶³ Somit ist die schon so lange auf der Tagesordnung gewesene Liquidation des gefährlichen Handelskonkurrenten Narvas — Iwangorod — erst im Jahre 1649 erfolgt. Da nunmehr der bedeutendste die wirtschaftliche Entwicklung Narvas hemmende Faktor beseitigt war, konnte sich der Handel der Stadt, wie man voraussetzte, unbehindert entwickeln. Hierbei war der Anteil der verhältnismässig grosse Kapitalien besitzenden und unternehmungslustigen Kaufleute russischer Nationalität durchaus nicht unbedeutend.⁶⁴

Beiden aussichtsreichen Stapelstädten — Tallinn und Narva — war damals die auf Veranlassung der Regierung ebenfalls am Finnischen Meerbusen, jedoch in unmittelbarer Nähe der durch den Friedensvertrag von Stolbowa wesentlich nach Osten verschobenen russisch-schwedischen Grenze gegründete neue Stapelstadt — Nyen — ein Dorn im Auge. Die ersten Versuche zur Gründung einer Stadt oder Festung an der Mündung der Newa wurden von der schwedischen Regierung schon im Mittelalter gemacht. Analoge Unternehmungen gelangten in Verbindung mit der Eroberung Ingermanlands am Ausgang des XVI. und am Beginn des XVII. Jahrhunderts von neuem auf die Tagesordnung. In diesem Fall wurden die Initiatoren keineswegs durch die Handels-, sondern durch die strategischen Voraussetzungen des Ortes ge-

⁶³ Soom Iwangorod 281—284.

⁶⁴ Soom op. cit. 302—304.

fesselt.⁶⁵ Wahrscheinlich lenkte erstmalig der Kriegskommissar von Liv- und Ingermanland Erik Andersson Trana die Aufmerksamkeit der Regierung (im J. 1626) auf die vorzüglichen geographischen Voraussetzungen Nyens als Stapelplatz für den russischen Transithandel. Seiner Meinung nach musste die zu gründende Stadt imstande sein, mit Archangelsk erfolgreich zu konkurrieren, und es sollte möglich sein, längs den Wasserwegen Russlands auch den persischen Handel hierher zu leiten.⁶⁶

Bei der Gründung der Stadt Nyen war der erste offizielle Akt das Plakat Gustav Adolfs vom 17. Juni 1632, womit öffentlich bekanntgegeben wurde, der König hege die Absicht, am Ufer der Nyen (d. h. Newa) und anderswo in Karelien und Ingermanland neue Städte zu gründen. Den zu gründenden Städten, insbesondere der Stadt an der Newa, wolle die Regierung fernerhin Stadtrechte, Privilegien und für eine Reihe von Jahren Steuerfreiheit⁶⁷ gewähren. Die auf Nyen, das analog der Stadt Narva seinen Namen vom Fluss, an dessen Mündung es lag, erhalten hatte, gesetzten Hoffnungen suchte die Regierung vor allem durch die Ausländer zu realisieren. In der Einleitung zu dieser Arbeit sind die Versuche, den russischen Handel durch die Städte und Häfen Ingermanlands zu leiten, im Zusammenhang mit den Unternehmungen⁶⁸ Abraham Sixts, Bernhard Steens, Anton Bröijers u. a. kurz geschildert worden. Obwohl die genannten Versuche zur Belebung des russischen Transithandels durch einen neuen Stapelplatz nicht die erwünschten Ergebnisse zeitigten, sollte die zu diesem Zweck gemachte Propaganda in gewissem Masse Kaufleute nach hier locken.⁶⁹ Doch noch vor der Stadtwerdung wurde von den älteren Stapelstädten der Versuch gemacht, Handel und Schifffahrt Nyens abzudrosseln. Schon 1634 fordert der Rat von Tallinn die Sperrung Narvas, Nyens und anderer „verbotener Nebenhäfen“ seitens der Regierung. Diese beabsichtigte, die Frage der Schifffahrt in die östlichen Häfen im kommenden Frühling

⁶⁵ B o n s d o r f f 360—363, 381.

⁶⁶ L i l j e d a h l 474.

⁶⁷ B o n s d o r f f 382.

⁶⁸ S. auch B o n s d o r f f 416—417.

⁶⁹ B o n s d o r f f behauptet, dass Nyen schon zu Gustav Adolfs Zeiten Anzeichen aufwies, eine starke Stadt zu werden, op. cit. 382.

durch ihre Kommissare zu lösen.⁷⁰ Doch von der Lösung durch Kommissare wurde aus irgendeinem Grund Abstand genommen. In der Klage stützte sich Tallinn auf sein Stapelrecht und wahrscheinlich auch auf das am 22. November 1622 veröffentlichte Verbot der Fahrt in Richtung der Newa und des Handelns dort. Im gleichen Jahr wurde auch vom Rat von Narva der Vormundschaftsregierung eine Klage „auf die neugegründeten Städte“ Ingermanlands wegen der Schädigung des Narvaer Handels vorgelegt, da alle Waren, die vormals nach Narva gebracht worden waren, jetzt nach den genannten Städten geschickt würden. Die Regierung war aber trotzdem der Ansicht, dass Nyen in keiner Weise Narva schaden könnte.⁷¹ Auf Grund wiederholter und von verschiedenen Seiten vorgebrachter Klagen veröffentlichte die Regierung indessen am 6. Mai 1638 eine Verfügung, durch die fremden Kaufleuten das Segeln in alle „verbotenen Häfen“ östlich Tallinns, Nyen⁷² einbegriffen, untersagt wurde. Aber infolge der Klagen der Bürger Nyens hob die Regierung im September desselben Jahres das Schiffsfahrtsverbot bezüglich ihrer Stadt wieder auf. Im Jahre 1638 stand die Frage der Gründung von Nyen als Handelsstadt wiederholt im Reichsrat zur Diskussion, als deren Ergebnis Nyen mit dem Rechtsbrief vom 28. September desselben Jahres vorläufig Stadtrechte verliehen wurden. Die neue Stadt erhielt gleiche Stapelrechte wie Narva und Viipuri. Da es sehr wichtig war, nach Nyen im Handel erprobte Bürger zu bekommen, versprach man den sich dort Niederlassenden zwölfjährige Steuerfreiheit und eine Reihe anderer Vergünstigungen. Einen formellen Rechtsbrief sollte Nyen erst später erhalten. Dem Generalgouverneur Bengt Oxenstierna stellte man die Aufgabe, fremde Kaufleute unter Versprechung von Vergünstigungen zur

⁷⁰ Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung 1634 (undatiert), Bh 7 TLA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 27. VIII. 1634, Bunge II 222.

⁷¹ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 19. V. 1634, Livonica II 205 RA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 19. VIII. 1634, I 51 NLA.

⁷² B o n s d o r f f 383.

Ansiedelung in Nyen zu bewegen.⁷³ Auch allen folgenden Generalgouverneuren Ingermanlands wurde beim Amtsantritt die Überwachung des Wohlergehens Nyens ans Herz gelegt.⁷⁴

Vor der Verleihung der formellen Stadtrechte an Nyen sammelte die Regierung genauere Daten über seine Lage, Bevölkerung, die Beschränkung fremder Kaufleute, den Durchgang der Waren und die Aussichten des Transithandels. Dazu bot die in Narva, Iwangorod und Nyen im Jahr 1640 durchgeführte Revision günstige Gelegenheit. Der praktische Durchführer der Revision, Daniel Kempe, sollte sich inkognito in erster Linie über die Standpunkte und Meinungen der russischen und westlichen Kaufleute betreffs der Aussichten, den Russlandhandel aus Archangelsk in die Häfen der Ostsee (d. h. auch nach Nyen) zu leiten, informieren und ihre Klagen über die in den hiesigen Städten herrschenden Missstände anhören.⁷⁵ Mehr oder weniger gleiche Aufgaben hatte auch Engelbrecht Mengden zuerteilt erhalten, der im Jahre 1640 ebenfalls nach Ingermanland geschickt wurde. Schliesslich musste auch Peter Heltscher seine Meinung über die Aussichten Narvas und Nyens äussern. Nach den Daten der Revision Kempes waren damals in Nyen 67 Bürger. Ausserdem hatten 12 Personen den Wunsch geäussert, Bürger zu werden. Der Angabe Mengdens zufolge betrug die Anzahl der Bürger ungefähr 77. Die Stadt hatte damals noch keinen Rat, und es gab auch keine qualifizierten Kräfte zu dessen Bildung. Zeitweilig erfüllte die Aufgaben des Stadtgerichts irgendein vom Generalgouverneur eingesetzter Beamter. Auf dem Gebiet des Handels herrschten in der Stadt derartig weitreichende Freiheiten, dass die fremden Kaufleute sich über nichts zu beklagen hatten. Die einheimischen Bürger waren aber meist arme Leute, die wegen Mangels an Betriebskapital keine Aussichten hatten, auf dem Gebiet des Transithandels eine aktive Rolle zu spielen.⁷⁶

⁷³ Ein an Nyen gegebener Rechtsbrief vom 28. IX. 1638, R. reg. 1638 RA; Protok. des schwedischen Reichsrats vom 18. u. 20. VIII. 1638, SRp. VII 284—285; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 20. III. 1639, R. reg. 1639 RA; *Bonsdorff* 383—384.

⁷⁴ *Bonsdorff* 396.

⁷⁵ Die gleiche Verfügung der Regierung bezog sich auch auf die anderen Städte Ingermanlands, Narva und Iwangorod.

⁷⁶ Instruktion von B. Oxenstierna an D. Kempe, gegeben am 3. VI.,

Was die Zukunftsaussichten Nyens anbetrifft, so gingen die Ansichten in dieser Beziehung wesentlich auseinander. Nach den von Kempe gesammelten Daten lag in der Umgebung des Ladoga-Sees und in der Nähe der in ihn mündenden Flüsse eine Reihe kleinerer russischer Städte und Flecken, die unweigerlich am Handel über Nyen als dem einzigen an der von dort nach Westeuropa führenden Wasserstrasse gelegenen Hafen interessiert sein mussten.⁷⁷ Nach dem Bericht Mengdens wurde die Entwicklung Nyens zu einer Stadt durch eine Reihe von Umständen behindert. Zunächst einmal war mit allen umliegenden Landstücken Bernhard Steen belehnt worden, sodass es nicht möglich war, die Bürger mit Weideland oder mit Fischereigewässern auszurüsten. Er erwähnt aber, dass es nach dem Urteil ausländischer Kaufleute immerhin möglich sei, Nyen unter folgenden Bedingungen zu einer Handelsstadt zu machen. Da der Russlandhandel grosse Betriebskapitalien erfordere, die die örtlichen Kaufleute nicht besäßen, müsste die Regierung einen Abgesandten in die Niederlande, nach Hamburg, Lübeck und in die anderen bedeutenderen Handelszentren schicken und aus den dortigen Kaufleuten eine russische Handelskompanie organisieren. Der Kompanie sollte das Recht erteilt werden, Nyen als Warenstapel zu benutzen. Zudem müsste die Stadt mit guten Privilegien ausgestattet, befestigt und dort ein besoldeter Rat eingesetzt werden. Der Faktoreihandel müsste erlaubt und die Zölle merklich herabgesetzt werden.⁷⁸ Doch nach Ansicht des Zollinspektors Heltscher waren die Aussichten Nyens, sich in baldiger Zeit zu „einer deutschen See- und Handelsstadt“ zu entwickeln, nicht allzu glänzend. Dieses aus folgenden Gründen: Nyen liege von den Handelszentren Westeuropas zu weit entfernt, und die dahin führende Wasserstrasse sei unbequem, sogar gefährlich. Völlig ungünstig seien auch die hiesigen Hafenverhältnisse, da die Schiffe nicht in die Mündung der Newa einfahren könnten, sondern auf der Reede vor Anker gehen

Revisionsprotok. von Nyen vom 14. VI. 1640 u. Rechenschaftsbericht von E. Mengden an die Vormundschaftsregierung vom 1. VII. (?) 1640, Livonica II 68 RA.

⁷⁷ Revisionsprotok. von Nyen vom 14. VI. 1640, Livonica II 68 RA.

⁷⁸ Rechenschaftsbericht von E. Mengden vom 1. VII. (?) 1640, Livonica II 68 RA.

müssten. Dabei müssten die kleineren Schiffe Lübecks u. a. 2 und die grösseren Schiffe der Niederlande u. a. sogar 5 Meilen vom Ufer entfernt bleiben, was hohe Lösch- und Verladungskosten verursache. Die Umgebung der Stadt sei so spärlich besiedelt, dass die Versorgung Nyens mit Lebensmitteln schon bei der jetzigen geringen Anzahl Bürger Schwierigkeiten bereite, von einer sichtlichen Vergrösserung ihrer Zahl gar nicht zu reden. Soeben seien die jungen Kaufleute, deren Kapitalien sich auf kaum mehr als 300—400 Reichstaler beliefen, gezwungen, die Hälfte davon in Vorräte von Lebensmitteln zu stecken, was den Handel erschwere. An dem Fortschritt Nyens zweifeln, liess Heltscher auch das geringe Quantum des hiesigen Exportgetreides,⁷⁹ da der Zar von Moskau kein Getreide aus Russland ausführen liess, die heimische Produktion allein aber keinen ordentlichen Handel aufrechtzuerhalten vermochte. Unter diesen Umständen macht Heltscher der Regierung den eigenartigen Vorschlag, auf die Gründung einer „deutschen“ Stadt Nyen zu verzichten und stattdessen die den Handel Narvas schädigenden Iwangoroder durch hohe Steuern zu zwingen, sich in Nyen anzusiedeln. Es könnten ihnen hier passende Privilegien und Freiheiten verliehen und mittels der Land- wie der Wasserwege mit Russland, Stockholm, Viipuri, Narva und Tallinn Handel zu treiben ermöglicht werden.⁸⁰

Obwohl die gesammelten Daten, wie wir sahen, in bezug auf die Aussichten Nyens als Stadt und als Stapelplatz nicht gerade vollkommen einmütig waren, vermochten sie dennoch die Regierung von der Zweckmässigkeit dieses Unternehmens dermassen zu überzeugen, dass Nyen am 20. September 1642 die formellen Stadtprivilegien verliehen wurden. Durch sie wurde es übrigens den dortigen Kaufleuten ermöglicht, auf dem Gebiet des Innen- wie des Aussenhandels sämtliche Rechte der Bürger einer Stapelstadt zu geniessen, und die steuerfreien Jahre wurden ihnen verlängert.⁸¹ Dennoch liessen auch jetzt die Angriffe der westlichen Nachbarn

⁷⁹ Diese Befürchtung stellte sich später als völlig unbegründet heraus.

⁸⁰ Memorandum von P. Heltscher (undatiert, geschickt zusammen mit einem Schreiben B. Oxenstiernas vom 5. II. 1641 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA.

⁸¹ B o n s d o r f f 385—386.

auf die Handelsrechte Nyens nicht nach. Alle späteren Klagen Tallinns über die Verletzung seines Stapelrechts berührten neben Narva auch Nyen.⁸² Die gegen Nyen gerichteten Klagen Narvas wiederum betrafen hauptsächlich die Konkurrenz auf dem Gebiet des Bauernhandels in Ingermanland und dem Lehn Käkisalmi. Der Rat behauptete, dass, seitdem Nyen Stadt geworden wäre, aus den Bezirken Käkisalmi, Nöteborg und Koporje nicht ein einziger Bauer mehr nach Narva gekommen wäre, sondern seine Landerzeugnisse nach Nyen zum Verkauf gebracht hätte. Die Konkurrenz Nyens lähme nicht allein Narvas, sondern auch Viipuris Handel.⁸³ Trotzdem vermochten alle diese Klagen nicht, Nyens Position als Stapelstadt zu erschüttern, und im Jahre 1647 wurden seine Privilegien aufs neue bestätigt.⁸⁴ Um die Mitte des Jahrhunderts hören auch die Angriffe auf die Stapelrechte Nyens auf, und sein Verhältnis zu Tallinn und Narva wird mehr oder weniger normal. Nur wegen des Salz- und Heringshandels kommt es auch später noch zu Missverständnissen zwischen den beiden Städten.⁸⁵

Wie wir oben sahen, begann die Regierung um das Jahr 1640,

⁸² Die Abgesandten des Rats von Tallinn an die Vormundschaftsregierung 1643 (undatiert) und 1646 (undatiert, eingetr. am 20. VI.), Livonica II 45 RA.

⁸³ Bericht des Rats von Narva über die Leitung des Transithandels von Archangelsk in die Ostsee am 6. II. 1646 (geschickt zusammen mit einem Schreiben K. Mörners vom 14. II. 1646 an Christina), Livonica II 171 RA. Der Handelskrieg zwischen Viipuri und Nyen fand 1650 sogar im Reichsrat Erörterung. Der sich zu diesem Zweck in Stockholm aufhaltende Bürgermeister von Nyen beschwerte sich, dass die Bürger Viipuris ihren Handel im Lehn Käkisalmi störten. Dieses Gebiet gehöre doch in ihren Handelsbereich. Der Reichskanzler ging bei der Schlichtung des Streits von dem Standpunkt aus, dass Nyen zu dem Zweck gegründet sei, dass es als Exporthafen für den Handel von Nowgorod und Moskau dienen könnte, nicht aber dazu, Viipuri seinen Landhandel zu entreissen (Protok. des schwedischen Reichsrats vom 14. XI. 1650, SRp. XIV 396—398). Den Landhandel versuchte man in damaliger Zeit oft mit dem Transithandel in Verbindung zu bringen mit der Begründung, dass eine Stapelstadt, wo sich viele fremde Kaufleute aufhielten, ohne Zufuhr reicher Landerzeugnisse nicht existieren kann. Diese Motivierung stellte übrigens seinerzeit die Gründung Nyens vor ein Fragezeichen.

⁸⁴ Bonsdorff 385.

⁸⁵ Bonsdorff 436.

den im südöstlichen Teil des Finnischen Meerbusens gelegenen Hafenstädten ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Aus ihrer Mitte schied Iwangorod bald aus, weil man fand, dass zwei gleichberechtigte Stapelplätze nebeneinander nicht existieren könnten. Narva und Nyen dagegen blieben dauernd im Brennpunkt der wirtschaftlichen Interessen der Regierung, da sie Aussichten hatten, die einzigen Stapelstädte für den Russlandhandel zu werden. Die Aussichten Tallinns als Stapelstadt waren damals verhältnismässig hoffnungslos. Zur Zeit der Handelsbesprechungen zwischen Lübeck und Schweden kam die Regierung jedoch zu der Überzeugung, dass es doch nicht zweckmässig wäre, Tallinn vollständig aus dem Transithandel auszuschalten. Die Position Tallinns als Stapelplatz des Russlandhandels half später, die wirtschaftliche Tätigkeit des Gouverneurs Erik Oxenstierna zu verstärken. Um die Mitte des Jahrhunderts stützte sich das Interesse der Regierung in der Stapelfrage auf alle drei am Südufer des Finnischen Meerbusens gelegene Städte: auf Tallinn, Narva und Nyen. Für sie wurde vorerst im Jahre 1648 ein gemeinsames Zollreglement und ein auf 2% ermässigtger Tarif in Kraft gesetzt, als dessen Ergebnis Est- und Ingermanland in bezug auf den Transithandel einen gemeinsamen Zollbereich bildeten.⁸⁶ Um Missverständnisse zwischen diesen Stapelstädten zu vermeiden, entsteht der Gedanke, sie unter ein gemeinsames Überwachungsorgan zu stellen. Ein derartiger Vorschlag wurde übrigens im Jahre 1650 der Regierung vom Rat von Narva gemacht. Dieser riet, Tallinn, Narva und Nyen einem gemeinsamen Gouverneur zu unterstellen, „welcher die Handlungen zu beobachten sich unternehmen wird, gleich diese zeit in Reval rühmlich und wohl von den H. Gouverneuren geschehen ist“.⁸⁷ Es ist offenbar, dass man dabei an den energischen Ordner der Handelsverhältnisse in Tallinn, Erik Oxenstierna, gedacht hat. Dieser Wunsch fand im Jahre 1653 Ver-

⁸⁶ Zollreglement u. -tarif von Tallinn, Narva und Nyen vom 31. VII. 1648, Stiernman II 532—575. S. Näheres darüber in Kapitel III.

⁸⁷ Die Abgesandten des Rats von Narva an Christina 1650 (undatiert), Livonica II 205 RA. Die Leitung des Transithandels war einer der Gründe, weswegen Ingermanland 1642 als selbständiges Generalgouvernement von Livland abgesondert wurde. S. Protok. des schwedischen Reichsrats vom 22. III. 1642, SRp. IX 201.

wirklichung durch die Einsetzung eines gemeinsamen Kommerzdirektors für Est- und Ingermanland. Auf den Vorschlag Erik Oxenstiernas⁸⁸ wurde dazu der in den russischen Handelsfragen mit grossen Kenntnissen und einem offenen Blick ausgestattete Philipp Krusenstiern gewählt. Als sein Aufenthaltsort war die Stadt Narva vorgesehen, von wo aus er auch die Interessen Tallinns und Nyens im Auge behalten konnte. Ihm wurden auch die Aufgaben des Burggrafen von Narva übertragen.⁸⁹ Gleichzeitig stellte Livland einen Handelsbezirk für sich dar, wo Johann Weydenhain Kommerzdirektor wurde. Sein Sitz wurde Pärnu, wo er, wie Krusenstiern in Narva, die Aufgaben des Burggrafen erhielt.⁹⁰ Durch die Schaffung spezieller Überwachungsorgane für den Handel in Schweden und in den Ostseeprovinzen wurde den Unternehmungen der Regierung auf dem Gebiet des Transithandels eine neue vielversprechende Basis gelegt.

Vom wirtschaftsgeographischen Standpunkt aus betrachtet hatte das an der Mündung der Newa gelegene Nyen die besten Aussichten als Stapelstadt. Da es aber erst kurz vorher gegründet worden war, hatte es sich noch nicht zu einer ordentlichen Stadt entwickeln können und, was noch wichtiger war: es besass keine Handelstraditionen. In Westeuropa waren die von altersher berühmten Handelsstädte Tallinn und Narva weitaus mehr bekannt. Daher musste zur Einarbeitung Nyens deren Mithilfe in Anspruch genommen werden. Die bequeme Verbindung längs des Seeweges machte diesen Plan völlig real. Tallinn wurde in Seefahrerkreisen als ideale Hafenstadt angesehen, da die Navigation dort bedeutend länger währte als in Narva und Nyen, indem sie gewöhnlich einen Monat früher begann und einen Monat später endigte als in den beiden letzteren Städten. Deshalb konnte man während einer Schiffsfahrtszeit dahin bis zu 4 Reisen machen.⁹¹ Es war ein Leich-

⁸⁸ Damals schon Direktor des schwedischen Kommerzkollegiums.

⁸⁹ Almquist Kommerkollegium 11 u. 16; E. Oxenstierna an Christina am 19. IV. 1653, Livonica II 9 RA; Instruktion für Ph. Krusenstiern vom 1. VIII. 1653, TA.

⁹⁰ Instruktion für J. Weydenhain vom 16. IX. 1653, R. reg. 1653 RA. Der gleiche Name erscheint in den amtlichen Quellen auch als „Weydenheim“.

⁹¹ Memorandum Ph. Krusenstierns aus dem Jahre 1646 (undatiert, geschickt zusammen mit einem Schreiben E. Oxenstiernas an Christina,

tes, die in Tallinn oder Narva gestapelten Transitwaren entweder längs des Wasserweges oder im Winter über Land nach Nyen weiter zu transportieren. Narva hatte neben der Rolle als Vermittler des Transithandels auch selbständige Bedeutung, denn von hier aus gelangte man auf dem Wasserwege leicht nach Pleskau und längs des Landweges nach Nowgorod. Auch der Handel Tallinns mit Pleskau verlief jetzt statt über Tartu hauptsächlich über Narva. Eine Zusammenarbeit Tallinns, Narvas und Nyens wurde in kompetenten Kreisen für sehr zweckmässig erachtet, und darauf setzte man recht grosse Hoffnungen.⁹²

Auf estnischem Gebiet befand sich noch ein Stapelpräbendent, der wie auch Tallinn nicht begriff, dass sich die Konjunktur des Russlandhandels inzwischen, insbesondere während der langen Kriegszeit, gründlich geändert hatte. Dieser unbeugsame Stapelforderer war das seinerzeit als Vermittler des pleskauschen Transithandels eine hervorragende Rolle spielende Tartu. Tartu hatte schon in der 2. Hälfte des XVI. Jahrhunderts angefangen, seine Bedeutung als Stapelplatz einzubüssen. Das wurde verursacht teils durch die Änderung der politischen Verhältnisse, wodurch Tartu bei den neuen Reichsgrenzen von Tallinn abgeschnitten worden war, teils aber durch die allgemeine Änderung der Handelskonjunktur wie auch durch die Ruinierung der Tartuer Kaufleute infolge der Kriege. Obwohl der Pleskauer Handel relativ weniger gelitten hatte als der Handel mit Nowgorod, hatten sich die Bürger der Hafenstädte und die auswärtigen Kaufleute inzwischen daran gewöhnt, zur Fahrt nach Pleskau andere erlaubte und unerlaubte Wege zu benutzen, wobei sie Tartu ganz beiseitliessen. Der Hauptnebenbuhler Tartus wurde Narva, dessen Trumpf die günstige Wasserstrasse des Narva-Flusses war. Tallinn spielte auf dem Gebiet des Pleskauer Handels bis zur Mitte des Jahrhunderts eine verhältnismässig unbedeutende Rolle. Doch

eingetr. am 17. XII. 1646), Livonica II 9 RA; der Rat von Tallinn an die nach Russland geschickten schwedischen Abgesandten (undatiert, 1647?), TA; Memorandum P. Heltschers (undatiert, vorgelegt zusammen mit einem Schreiben B. Oxenstiernas vom 5. II. 1641 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA.

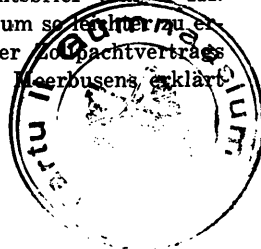
⁹² Memorandum Ph. Krusenstiernas an Christina und das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA.

auch die dortigen Kaufleute benutzten Tartu vermeidende Wege beim Transport ihrer Waren nach Pleskau, anfangs über Vasknarva und später, als dieser Weg wegen vielseitiger Klagen gesperrt wurde, über Narva. Besonders grosse Sorge machte Tartu der Handel Rigas mit Pleskau über den Grenzort Vastse-liina. Der dort verlaufende Handelsweg war statt des früheren Alüksner (Marienburger) Handelsweges⁹³ am Ende des XVI. Jahrhunderts in Gebrauch gekommen und hatte wie auch seinerzeit der andere unendliche Streitigkeiten zwischen den Städten hervorgerufen. Die Unternehmungen Tartus, seine Stapelrechte in Kraft zu setzen, erzielten zur Zeit der polnischen Herrschaft und späterhin auch noch bei Gustav Adolf einigen Erfolg, wenigstens was die formelle Anerkennung der diesbezüglichen Privilegien der Stadt betrifft. Aber zur Zeit der Vormundschaftsregierung Christinas, als die juridischen Begründungen nicht mehr viel galten, wurde der Kampf Tartus ebenso hoffnungslos wie der von Tallinn gegen die Narva- und Nyen-Fahrt oder die Berufung der Iwangoroder auf die Privilegien aus dem Jahre 1617 im Kampf mit Narva.

Obwohl laut dem im Jahre 1626 für Tartu erlassenen Rechtsbrief den Kaufleuten die Fahrt nach Pleskau längs der Wasserstrasse des Narva-Flusses untersagt und sogar vorgesehen worden war, dass die von Westen in Narva eingetroffenen Waren über Tartu nach Russland versandt werden müssten,⁹⁴ besass dieses Dokument besonders nach Ablauf der Tallinner Zollpacht für die Stadt gar keinen praktischen Wert mehr. Da Narva bei seiner geographisch günstigen Lage und wegen der schiffbaren Wasserstrasse weiterhin sogar ein Günstling der Regierung wurde und selbst aus seinem schweren Stapelstreit mit Tallinn als Sieger hervorging, so musste es schon von vornherein klar sein, dass die Bestrebungen Tartus, dem Rechtsbrief vom Jahre 1626 bezüglich der Beschränkung des Narvaer Handels wieder Geltung zu

⁹³ Eesti ajalugu II 285.

⁹⁴ Der von Gustav Adolf Tartu gegebene Rechtsbrief vom 6. III. 1626, R. reg. 1626 RA. Das war dem König zu jener Zeit um so leichter zu erlauben, als Tallinn und Viipuri auf Grund des Tallinner Zollpachtvertrages für die einzigen Stapelstädte im Bereich des Finnischen Meerbusens erklärt worden waren.



verschaffen, vollkommen aussichtslos waren. Deshalb kommt auch der Name Narva von nun an in den Klagen Tartus über die Verletzung seiner Stapelrechte verhältnismässig selten vor. Mehr wird über die fremden Kaufleute — die Niederländer und Lübecker — geklagt, die ihren Stapel statt in Tartu oder in anderen hiesigen Städten in Pleskau oder in Petseri (Petschur) errichtet hätten, weshalb sogar Tallinn und Narva ohne Nahrung geblieben wären.⁹⁵ Intensiver scheint Tartu die Sperrung des über Narva verlaufenden Handelsweges im Jahre 1646 verlangt zu haben. Seitens der Regierung fand damals das Stapelrecht wohl eine allgemeine Bestätigung, doch die alle vernünftigen Grenzen überschreitende Forderung, den Handelsweg über den Narva-Fluss zu sperren, wurde entschieden abgelehnt.⁹⁶ Vom Jahre 1646 an lässt auch Tartu die Narvaer Wasserstrasse völlig unangetastet.

Bei weitem energischer kämpfte Tartu für die Sperrung des über Vastseliina führenden Handelswegs nach Pleskau. Sich auf die aus der polnischen Zeit stammenden und die von Gustav Adolf im Jahre 1626 verliehenen Rechtsbriefe stützend, verlangte Tartu, dass alle aus Pleskau oder Petseri in die Ostseeprovinzen zu führenden Waren zuerst nach Tartu gebracht und dann von hier aus nach ihrem Bestimmungsort, d. h. nach Riga, Pärnu oder Tallinn, weitergesandt würden. Dasselbe sollte für die aus Riga, Pärnu oder Tallinn nach Pleskau oder Petseri zu führenden Waren gelten.⁹⁷ Die Regierung verschob anfangs die Entscheidung in dieser Frage mit der Behauptung, dass Druckmittel solcher Art dem Handel statt Nutzen nur Schaden brächten. Bevor deshalb ein endgültiger Entscheid getroffen würde, müsste die Frage der Handelswege an Ort und Stelle gründlich untersucht wer-

⁹⁵ Der Rat von Tartu an die Vormundschaftsregierung im Mai 1634; der Rat von Tartu an Christina 1650 (undatiert), Livonica II 151 RA.

⁹⁶ Das von Christina am 20. VIII. 1646 Tartu bestätigte corpus privilegiorum (Kopie) § 25, LRKka XVI 3^b ERKA; G a d e b u s c h III:1 219.

⁹⁷ Der Rat von Tartu an B. Oxenstierna am 3. XI. 1638 und am 19. IV. 1639, III und LXI^a TrtLA; der Rat von Tartu an die Vormundschaftsregierung (undatiert, eingetr. am 4. VIII. 1640), Livonica II 151 RA. Eine Klage gleichen Inhalts wurde der Vormundschaftsregierung auch 1646 vorgelegt, s. G a d e b u s c h III:1 212—213, 219.

den.⁹⁸ Diesen Auftrag erteilte die Regierung nicht den lokalen Administrativbehörden, von denen inzwischen deprimierende Schilderungen⁹⁹ von der elenden wirtschaftlichen Lage Tartus vorgelegt worden waren, sondern dem im Augenblick in Sachen des russischen Transithandels kompetentesten Mann am Ort, dem Zollverwalter Peter Heltscher. Dieser riet ebenfalls, den Vastseliina-Handelsweg im Interesse Tartus zu schliessen und den gesamten Warenaustausch Rigas, Pärnus und Tallinns mit Pleskau über Tartu zu leiten.¹⁰⁰ Sich auf diesen autoritativen Ratschlag stützend, beschloss die Regierung im Jahre 1646, den Vastseliina-Handelsweg zu sperren und Tartu als Stapelplatz des Pleskauer Handels zu bestätigen. Wie aus einem Schreiben der Regierung an den Generalgouverneur von Livland Gabriel Oxenstierna erhellt, wäre dieser Schritt gerade hauptsächlich in der Absicht gemacht worden, die Lage Tartus zu verbessern. Neben Tartu blieb aber auch Narva eine Stapelstadt für den Pleskauer Handel.¹⁰¹ Dieser Beschluss der Regierung wurde in der im gleichen Jahr bestätigten Privilegiensammlung Tartus fixiert, in der gleichzeitig bestimmt wurde, dass die russischen Kaufleute im Fall einer Durchreise 4 Tage in Tartu halten und ihre Waren den dortigen Bürgern zum Verkauf anbieten müssten.¹⁰²

Indessen stellte es sich bald heraus, dass der Rat Heltschers in diesem Fall nicht allzu klug gewesen war. Schon im September des gleichen Jahres behauptete der Generalgouverneur von Livland, Gabriel Oxenstierna, dass es, obgleich er zur Ausführung des Regierungsbeschlusses nach Kräften beizutragen bestrebt sei, dennoch sicher sei, dass weder die Russen noch die Bürger Rigas damit einverstanden sein würden. Der Tartuer Weg sei den Rigen-

⁹⁸ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tartu am 17. X. 1640, an Bengt (irrtümlicherweise steht im R. reg. Johan) Oxenstierna am 25. V. 1641, R. reg. 1640 u. 1641 RA.

⁹⁹ B. Oxenstierna an die Vormundschaftsregierung am 7. VII. 1640, Livonica II 68; G. Oxenstierna an Christina am 16. II. 1646, Livonica II 71 RA.

¹⁰⁰ Memorandum P. Heltschers an Christina am 15. VI. 1646, Livonica II 138 RA.

¹⁰¹ Christina an G. Oxenstierna am 20. VII. 1646, LRKKA V 4 ERKA.

¹⁰² Das von Christina am 20. VIII. 1646 bestätigte corpus privilegiorum (Kopie) § 25, LRKKA XVI 3b ERKA; Gadebusch III:1 219.

sern zu lang und unbequem, besonders „in der Jahreszeit, wo die Landwege für Lastschlitten unbenutzbar sind, aber das Eis noch trägt“. Zudem vermöchten die Tartuer Bürger auch ihrer Armut wegen nicht, die dahin gebrachten Waren aufzukaufen.¹⁰³ Anfang des Jahres 1647 sandte der Rat von Riga seine Vertreter zum Generalgouverneur, um dessen Aufmerksamkeit darauf zu lenken, dass der Rechtsbrief Tartus von 1646 zu den Privilegien Rigas in völligem Gegensatz stände. Durch die neue Verordnung würde ihr Handel mit Pleskau liquidiert werden, denn die Russen verzichteten eher völlig auf den Handel mit Westeuropa über die Ostsee, als dass sie sich die im Interesse Tartus vorzunehmenden Beschränkungen gefallen liessen. Bis der Rat die Angelegenheit durch seine Abordnung in Stockholm klärte, wurde der Generalgouverneur gebeten, die Erfüllung des Regierungsbeschlusses zu verzögern. Sie stützten sich auf die Rechtsbriefe Stephan Bathorys und Gustav Adolfs, die den Rigaer Bürgern beim Handeln mit Petseri, Pleskau und Nowgorod den „direkten Weg“ zu benutzen erlaubten.¹⁰⁴

Ende 1646 und Anfang 1647 weilte dann die Rigaer Abordnung in Stockholm. Sie erreichte zwar nicht die direkte Freigabe des Vastseliina-Handelsweges, erhielt aber von der Regierung das Versprechen, dass zur Untersuchung der Streitfrage und der damit zusammenhängenden Fragen in allernächster Zeit eine unparteiische Kommission bestimmt würde.¹⁰⁵ Die Kommission wurde auch im selben Jahr unter dem Vorsitz des Generalgouverneurs von Livland Gabriel Oxenstierna gebildet. Als Mitglieder wurden bestimmt: der Gouverneur von Estland Erik Oxenstierna, der Generalgouverneur von Ingermanland Karl Mörner, der Präsident des Tartuer Hofgerichts Engelbrecht Mengden, der Statthalter von Narva Per Larsson Alebeck, die Landräte von Estland O. Üxküll und J. Brakell sowie die Assessoren des Hofgerichts

¹⁰³ G. Oxenstierna an Christina am 21. IX. 1646, Livonica II 72 RA.

¹⁰⁴ G. Oxenstierna an Christina am 27. II. 1647, Livonica II 73 RA.

¹⁰⁵ Die Abgesandten des Rats von Riga an Christina am 24. X. 1646; der Rat von Riga an seine Abgesandten am 7. XII. 1646, 21. u. 29. I., sowie am 4. II. 1647, Äusseres Ratsarchiv RPVA; Auszug aus dem Antwortschreiben Christinas an die Abgesandten von Riga am 8. V. 1647, LRKkA V 5 ERKA.

A. Stampel und G. Stiernhielm. Zum 19. Juli berief Gabriel Oxenstierna die Mitglieder der Kommission und die Vertreter der beiden Städte nach Limbaži (Lemsal).¹⁰⁶ Tartu schickte eine verhältnismässig zahlreiche Abordnung dorthin mit dem Bürgermeister Wybers an der Spitze. Vertreten waren in der Abordnung auch die beiden Gilden.¹⁰⁷ Am 27. Juli legte die Tartuer Delegation der Kommission die auf ihren 25 Rechtsbriefen fussende Deduktion der Rechte vor. Darin wies sie an Hand der aus der ersten Hälfte des XVI. Jahrhunderts stammenden Rezesse der livländischen¹⁰⁸ Städte, der Rechtsbriefe und Verordnungen der polnischen Könige Stephan Bathory und Sigismund, der polnischen Administratoren von Livland Georg Radziwill und Johann Chodkiewicz sowie Gustav Adolfs und Christinas nach, dass der über Vastseliina nach Russland verlaufende Handelsweg schon seit alten Zeiten verboten und stattdessen die über Tartu führende Strasse allein für legal und erlaubt erklärt worden sei. In den Rigaer Privilegien hingegen wäre der Vastseliina-Handelsweg mit keinem einzigen Wort erwähnt. Unter dem „direkten Weg“, den die Rigenser mit der Vastseliina-Strasse in Verbindung brächten, könne man eher die Handelsstrasse von Smolensk, welches Gebiet zur Zeit der Verleihung des Privilegs noch zu Moskau gehört hatte, verstehen. Weiter wurde in der Deduktion behauptet, dass die Frage des Handelsweges für Tartu eine Frage von Leben oder Sterben sei, wogegen für Riga, das auch so mit Handel und anderen Erwerbsmöglichkeiten reich gesegnet wäre, der Weg über Vastseliina eine verhältnismässig untergeordnete Rolle spiele, zumal nur ziemlich wenige Rigaer Kaufleute ihn benutzten. Wenn der Pleskauer Handelsweg über Tartu verlauge, dann hätten alle baltischen Hafenstädte — Riga, Pärnu, Tallinn und Narva — Nutzen davon, vom Handelsweg über Vastseliina dagegen habe Riga allein einen Vorteil. Endlich suchte Tartu die Ansicht umzustossen, als ob die russischen Kaufleute mit dem Zwang des Tartuer Weges nicht einverstanden wären. Nach der

¹⁰⁶ G. Oxenstierna an den Rat von Tartu am 19. VI. 1647, LRKkA II 4 ERKA; Kommission von Limbaži an Christina am 23. VIII. 1647, Livonica II 335 RA.

¹⁰⁷ G a d e b u s c h III:1 271—272.

¹⁰⁸ Nach mittelalterlichem Begriff.

Meinung des Rats sollte man auf die Standpunkte der Russen nicht allzu viel Rücksicht nehmen, denn es wäre ja allgemein bekannt, dass auch in Russland kein fremder Kaufmann seinem eigenen Ermessen gemäss den direkteren Weg wählen dürfte. Den Russen auf schwedischen Gebieten zu viele Freiheiten zu geben, könnte sie nur zur Spionage verlocken.¹⁰⁹

Riga hatte den juridischen Schutzaffen Tartus nichts Ebenbürtiges entgegenzustellen. Neben der Begründung des in den Privilegien der Stadt vorgesehenen „direkten Weges“ suchten die Rigaenser die Aufmerksamkeit der Kommission auf die tatsächlichen Fakten zu lenken, auf die allgemeine Änderung der Handelskonjunktur seit dem Mittelalter, auf die Länge des Weges über Tartu, auf die in Tartu für den fremden Kaufmann geltenden Einschränkungen, die Gefährdung der Interessen der russischen Kaufleute und sogar auf die Grundsätze des freien Handels. An Hand einer Reihe von Beispielen behauptete Riga, dass es Tartu tatsächlich niemals geglückt wäre, den Weg über Vastseliina zu sperren, sondern dieser wäre bis zum Jahre 1646 dauernd benutzt worden. Johann Skytte habe das wohl seinerzeit durch Differentialzölle zu erreichen versucht, doch die Kaufleute hätten lieber in Vastseliina höhere Zölle gezahlt, als dass sie sich hätten verlocken lassen, über Tartu nach Russland zu reisen. Durch den um 30 Meilen längeren Weg und den 4-tägigen Aufenthalt in Tartu verdoppelten sich die Frachtkosten der Waren, und die Warensendungen verspäteten sich. Ferner wurde in der Rigaer Deduktion behauptet, dass den alten Stapelrechten Tartus bei der Lösung der Frage des Vastseliina-Weges keine Wichtigkeit beigemessen werden könnte, da diese bei den veränderten Verhältnissen nicht einmal gesetzliche Kraft besässen. Der Tartuer Stapel sei in völliger Abhängigkeit vom Schicksal des Hansabundes. In der Blütezeit der Hansa, als der Weg über Tartu nach Russland gesetzmässig in Gebrauch gewesen wäre, habe in Tartu eine Zeit hervorragenden Aufstiegs geherrscht. Parallel mit dem Fall des Hansabundes und der Liquidation seines Handelsmonopols durch die Engländer, Niederländer, Schweden u. a. Völker

¹⁰⁹ Deduktion der Tartuer Rechte vom 27. VII. 1647 (Kopie von A. Stampel), BH 16 TLA.

habe auch der Tartuer Stapel seine Bedeutung zu verlieren angefangen. Gemeinsam mit dem endgültigen Verlust des Handelsmonopols der Hanse habe auch Tartu sein Stapelrecht endgültig eingebüsst. Das Recht Rigas dagegen fusse auf viel realeren Grundlagen, nämlich auf den Grundsätzen der Freiheit der Wege und des Handels. Die Befriedigung der Wünsche Tartus könnte dem gesamten russischen Transithandel gefährlich werden, da sich der russische Zar solche Beschränkungen sicher nicht gefallen lassen, sondern vermutlich derartige Gegenmittel anwenden würde, dass sowohl der Handel Tartus wie auch Rigas schwer geschädigt würde. Und schliesslich erlitte doch Tartu nicht durch die Rigenser Schaden, sondern durch die in Pleskau und in Peterseri Handelskontore besitzenden und mit grossen Summen in Russland handelntreibenden fremden Kaufleute.¹¹⁰

Die Behauptungen der Rigaer Vertreter riefen offenbar bei den Tartuer Abgesandten eine gewisse Bestürzung hervor, denn schon am nächsten Tage legten sie eine gründliche Gegenerklärung vor. Darin wurde die Behauptung Rigas von der Verjährung der Stapelrechte Tartus in Verbindung mit dem Erlöschen des Handelsmonopols der Hanse bei dem unvermeidlichen Wandel der Zeiten energisch zurückgewiesen und behauptet, der Tartuer Stapel sei in Zeiten des Elends und Krieges, somit wegen ausserordentlicher und vorübergehender Ursachen eingebüsst worden.¹¹¹

Die Kommission suchte alle notwendigen Umstände in Betracht zu ziehen, unter anderem auch die Interessen der anderen Städte. So verlangte Erik Oxenstierna vom Rat von Tallinn kurzerhand urkundliche Nachweise über die Rechte der Benutzung der Handelswege via Vastseliina und Tartu.¹¹² In der Antwort an den Gouverneur versicherte der Rat von Tallinn, nach den Kenntnissen der älteren Kaufleute sei ehemals nur der Weg über Tartu benutzt worden.¹¹³

¹¹⁰ Deduktion der Rigaer Rechte vom 28. VII. 1647 (Kopie von A. Stempel), BH 16 TLA.

¹¹¹ Gegenerklärung der Tartuer Vertreter vom 29. VII. 1647 (Kopie von A. Stempel), BH 16 TLA.

¹¹² E. Oxenstierna an den Rat von Tallinn am 27. VII. 1647, BF 64 TLA.

¹¹³ Der Rat von Tallinn an E. Oxenstierna am 2. VIII. 1647 und an Stempel am 2. VIII. 1647, Bh 62 TLA.

Betreffs der Ergebnisse der Limbažer Konferenz behaupten einige Historiker, Tartu habe dort den Sieg davongetragen und sein Privileg bezüglich des Handelsweges neu bestätigt bekommen.¹¹⁴ Diese Behauptung ist nicht stichhaltig. Erstens hatte die Kommission überhaupt kein Recht, in der Streitfrage ein endgültiges Urteil zu fällen. Sie sollte bloss die Standpunkte der Parteien anhören, sich mit den entsprechenden Privilegien bekanntmachen und schliesslich der Regierung einen Erklärungsbrief über die Angelegenheit vorlegen.¹¹⁵ Zweitens waren die von der Kommission motivierten Standpunkte keineswegs so, dass sie einen Zwang bei der Wahl des Handelsweges befürwortet hätten. Unter dem Einfluss der Proteste der russischen Kaufleute und offenbar auch der liberalen Ansichten Erik Oxenstiernas¹¹⁶ wurde konstatiert, dass Tartu wohl auf die Beine geholfen werden müsste, dass hierbei aber die allgemeinen Handelsinteressen nicht geopfert werden dürften. Die Sperrung der Vastseliina-Strasse ginge gegen die Prinzipien des freien Handels, und die häufigen Neuerungen könnten die russischen Kaufleute abschrecken, über hier Handel zu treiben. Vor der endgültigen Entscheidung empfahl die Kommission, die Vertreter der am Russlandhandel interessierten Städte — Riga, Tallinn, Tartu und Narva — zu einer Beratung zusammenzurufen. Bis dahin aber sollte betreffs des Vastseliina-Weges der status quo beibehalten werden, d. h. er sollte nicht öffentlich für frei erklärt werden, doch den hier durchreisenden Kaufleuten sollten auch keine direkten Schwierigkeiten gemacht werden. Die Kommission stand auf dem Standpunkt, dass man den Tartuer Handel nicht durch einen Zwang der Handelswege beleben könnte. Das einzige Mittel, die russischen Kaufleute nach hier zu ziehen, sei das, dass der Tartuer Weg in einen

¹¹⁴ Gadebusch III:1 273; Treiberg 71; Jenš Rivalry between Riga and Tartu 154.

¹¹⁵ Die Kommission von Limbaži an Christina am 23. VIII. 1647, Livonica II 335 RA.

¹¹⁶ Die Behauptung „...i köphandeln, så framt den skall befordras, intet bättre och lättare medel finnes, än all görlig frihet och den minsta restriktion“ könnte unter den Gliedern der Kommission nur von E. Oxenstierna stammen.

tadellosen Zustand versetzt würde, der Weg über Vastseliina jedoch unausgebessert bliebe.¹¹⁷

Auf den Beschluss der Regierung übte neben der Ansicht der Kommission die Reaktion der Russen auf die Sperrung des Vastseliina-Wegs einen entscheidenden Einfluss aus. Schon Anfang des Jahres 1647 trat die Unzufriedenheit der Russen zutage. Die in Tallinn eingetroffenen russischen Kaufleute beklagten sich bitter über den 4-tägigen Aufenthaltswang in Tartu und erwähnten, dass mehrere ihrer Reisegegnossen sogar auf dem Weg umgekehrt wären, als sie von den Beschränkungen gehört hätten. Im Interesse Tallinns forderte Erik Oxenstierna Aufhebung des 4-tägigen Haltezwangs, denn die Bürger Tartus vermöchten bei ihrer Armut sowieso nicht, die Waren der in der Stadt haltmachenden Russen aufzukaufen.¹¹⁸ Der Generalgouverneur von Livland erwähnte dagegen, die über die Grenze kommenden russischen Kaufleute kümmerten sich überhaupt nicht um das Verbot des Wegs über Vastseliina, sondern benutzten ihn weiter, obgleich die neue Verordnung dem Wojewoden von Pleskau durch den Statthalter von Tartu zur Informierung der russischen Bürger mitgeteilt worden wäre.¹¹⁹

Die Sache nahm aber gleich zu Anfang einen grösseren Umfang an. Wegen der Klage der Kaufleute Pleskaus und Petseris traf vom russischen Zaren Alexei Michailowitsch an Christina am Anfang des Jahres 1647 ein formeller Protest gegen die Sperrung des Wegs über Vastseliina ein. Darin wird gesagt, dass den nach Riga reisenden Kaufleuten der über Tartu führende Weg zu lang sei; deshalb wurde laut Friedensvertrag die Beseitigung der Hindernisse für den Handel zwischen den beiden Ländern gefordert. In ihrer Antwort versicherte die Regierung, dass sie nicht im entferntesten daran gedacht hätte, den Handel durch die neue Verordnung zu beschränken, sondern ihn bloss auf die altgewohnten richtigen Handelswege zu leiten, was die Überwachung von Fälschungen und Schmuggelhandel ermöglichen würde. Falls es sich aber erwiese, dass die neue Verordnung für die rus-

¹¹⁷ Protok. der Limbažer Kommission vom 20. VIII. 1647, Livonica II 335 RA.

¹¹⁸ E. Oxenstierna an Christina am 5. III. 1647, Livonica II 9 RA.

¹¹⁹ G. Oxenstierna an Christina am 28. II. 1647, Livonica II 73 RA.

sischen Kaufleute tatsächlich belastend wäre, so würde zu ihrer Aufhebung beim ersten eisfreien Wasser eine nach Moskau zu schickende schwedische Delegation bevollmächtigt werden, um Unterhandlungen zu führen.¹²⁰ Der im Mai aufbrechenden Gesandtschaft wurde neben anderem auch zur Aufgabe gemacht, die genannte Streitfrage mit dem Zaren zu klären und zwischen den Staaten die normalen Handelsbeziehungen wiederherzustellen. Dazu hatte die schwedische Regierung jetzt um so mehr Grund, als der Zar, um auf die Schweden einen Druck auszuüben, inzwischen auch von sich aus Gegenmassregeln getroffen und den Kaufleuten Pleskaus und Petseris die Narva-Fahrt untersagt hatte. Die Gesandten sollten zuerst die zwingenden Gründe für die Sperrung des Handelswegs über Vastseliina auseinanderzusetzen suchen. Erst dann, wenn sich herausstellte, dass die Russen absolut nicht auf die Forderung der Freigabe des genannten Wegs verzichten wollten, sollten sie als Kompensation für die Freigabe des Narvaer Wegs versprechen, dass das Verbot des Vastseliina-Wegs aufgehoben würde.¹²¹ Resultat der Verhandlungen war, dass die Russen ihr Ziel erreichten. Schon bei der Rückkehr aus Moskau im Dezember schrieben die schwedischen Abgesandten dem Rigaer Gouverneur, Erik Stenbock, dass er dem Statthalter von Tartu die Verordnung zur Öffnung der Vastseliina-Handelsstrasse erteilen sollte, sobald die Russen das Verbot der Narva-Fahrt aufgehoben hätten.¹²² Um von der Öffnung des Narvaer Wegs rechtzeitig informiert zu sein, schrieb Stenbock am Anfang des Jahres 1648 an den Landeshauptmann der Lehn Koporje, Jama und Iwangorod, Hans Drake, und bat ihn, ihm sofort das Erscheinen der ersten russischen Kaufleute mit Waren in Narva mitzuteilen.¹²³ Die Antwort Drakes traf auch bald darauf ein, durch welche Stenbock erfuhr, dass der Wojewode von Pleskau den Kaufleuten Pleskaus und Petseris die Narva-Fahrt freigegeben

¹²⁰ Christina an Alexei Michailowitsch am 27. III. 1647 (Kopie), LRKkA V 5 ERKA.

¹²¹ Von Christina den Gesandten gegebene Instruktion vom 31. V. 1647, R. reg. 1647 RA.

¹²² Die schwedischen Abgesandten an E. Stenbock am 14. XII. 1647 (aus Nowgorod), LRKkA XVIII 4 ERKA.

¹²³ E. Stenbock an H. Drake am 1. I. 1648, LRKkA III 5a ERKA.

hätte, und dass infolgedessen verhältnismässig viele russische Kaufleute nach Narva gekommen wären.¹²⁴ Die Öffnung des Wegs über Vastseliina erfolgte ebenfalls gleich darauf.¹²⁵ Somit missglückte das zur Wiederherstellung des Tartuer Stapels auf den Vorschlag von Peter Heltscher gemachte Experiment in vollem Umfang.

Es war natürlich, dass Tartu gegen die Öffnung des Vastseliina-Weges scharfen Protest erhob. Im Jahre 1650 schickte die Stadt anlässlich des Livländischen Landtages Abgesandte zum neuen Generalgouverneur Magnus Gabriel De la Gardie und bat, die Stapelrechte Tartus wiederherzustellen. Dieser fand jedoch, dass diese Angelegenheit der Kompetenz der Regierung unterstände.¹²⁶ Im gleichen Jahr schickte die Stadt eine Delegation nach Stockholm, die gegen die vorzeitige Öffnung des Vastseliina-Weges durch Erik Stenbock protestierte, da er nach Beschluss der Limbažer Kommission damit bis zum Eintreffen der königlichen Resolution hätte warten müssen.¹²⁷ Die Sache zeitigte lange Beratungen im Reichsrat. An ihnen teilzunehmen, lud man auch die Abgesandten Tartus ein. Der Reichskanzler konstatierte, im Augenblick wären keine Aussichten für die Wiederherstellung der Stapelrechte Tartus, denn man könnte die Russen nicht zwingen, nach Tartu zu kommen. Deswegen müssten andere Wege zu dessen Sanierung gesucht werden. Die Stadt zu unterhalten, hülfe eben die Universität und das Hofgericht. Fernerhin könnten auch Manufakturen ins Leben gerufen werden, die in den Binnenstädten Deutschlands ebenfalls die Haupteinnahmequellen der Bürger wären. Die anderen Kleinstädte Livlands, z. B. Cēsis (Wenden), wären in einer viel schwereren Lage als Tartu.¹²⁸ Die den Abgesandten gegebene Resolution musste alle Hoffnungen auf die Wiederherstellung des Tartuer Stapelrechts ersticken, denn hier war die Ansicht der Regierung über ihre Aussichts-

¹²⁴ E. Stenbock an A. Koskull am 4. II. 1648, LRKkA III 5a ERKA.

¹²⁵ E. Stenbock an Christina am 25. IV. 1648, LRKkA III 5a ERKA.

¹²⁶ G a d e b u s c h III:1 331—334.

¹²⁷ Der Rat von Tartu an Christina 1650 (undatiert), Livonica II 151 RA.

¹²⁸ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 17. XI. 1650, SRp. XIV 398—400.

losigkeit klar ausgesprochen worden.¹²⁹ Trotzdem gab Tartu die Hoffnung nicht auf, dass seine legalen Rechte auf einen russischen Stapel dennoch einmal Anerkennung finden würden, und brachte die Frage auch später in günstigen Fällen auf die Tagesordnung.¹³⁰

Da der russische Transithandel in damaliger Zeit ein aktuelles Wirtschaftsproblem war, so wurde auch Pärnu von der Stapelfrage angesteckt. Bis zum Jahre 1650 wurden die Möglichkeiten des pärnuschen Transithandels mehr auswärts als in Pärnu selbst berührt. Übrigens versicherte Tartu, als es in seinem Interesse das Verbot des Gebrauchs des Wegs über Vastseliina verteidigte, das geschehe auch im Interesse Pärnus und anderer Städte. Durch die Freigabe dieses Weges werde neben anderen Hafenstädten auch Pärnu vom Russlandhandel abgeschnitten.¹³¹ Um 1650 wurden quasi völlig unerwartet die ausgezeichneten Transithandelsmöglichkeiten Pärnus von dem Amsterdamer Kaufmann Johann Wickevoort entdeckt. Im Herzen Livlands und, wie er meinte, an einer durch Baggerung leicht schiffbar zu machenden Wasserstrasse gelegen und einen ankerfesten Meeresboden besitzend, sollte es möglich sein, aus dieser Stadt eine der vorbildlichsten Handelsstädte an der Ostsee zu machen. Die erste Forderung, wenn Pärnu eine Stapelstadt werden sollte, musste die Instandsetzung der Wasserstrasse längs der Flüsse Pärnu und Emajõgi für die Schifffahrt sein und zweitens die Gründung von Manufakturen. Der Rat von Pärnu bekundete vom Jahre 1650 an eine verhältnismässig energische Tätigkeit, um die Frage der Baggerung ins Rollen zu bringen. Da bei Ausbruch des Russisch-Schwedischen Krieges die Unternehmung der Ausbaggerung der

¹²⁹ Christina an den Rat von Tartu am 24. XII. 1650, R. reg. 1650 RA.

¹³⁰ Memorandum des Rats von Tartu an J. Weydenhain vom 24. VII. 1654, XLI TrtLA. Der Transithandel von Pleskau und Petseri zeigte — abgesehen von den Strassen über Narva und Vastseliina — die Tendenz, auch ganz abseitige Handelswege zu benutzen, z. B. über Vasknarva, Alüksne und sogar durch die Sümpfe. B. Oxenstierna an Mannersköld am 18. I. 1643, B. Oxenstierna an A. Koskull am 22. I. 1642 u. 19. I. 1643, B. Oxenstierna an A. Koskull am 1. XII. 1642, LRKkA III 3 ERKA.

¹³¹ Deduktion der Tartuer Rechte vom 27. VII. 1647 (Kopie von A. Stampel), BH 16 TLA.

Wasserstrasse noch nicht einmal so weit gediehen war, dass realere Kalkulationen gemacht worden wären, so musste auch die Lösung der Stapelfrage unweigerlich aufgeschoben werden.¹³²

Zum Schluss interessiert uns die Frage, warum die grösste Handelsstadt der Ostseeprovinzen, Riga,¹³³ aus den Plänen der schwedischen Regierung bezüglich des russischen Transithandels herausfiel. Wenn auch die Quellen auf diese Frage keine direkte Antwort geben, so ist es doch nicht schwer, die Ursachen zu finden. Vor allem muss man bedenken, dass die Stapelfrage in einem gewissen Zusammenhang mit dem Wunsch der schwedischen Regierung stand, den wirtschaftlich zurückgegangenen nördlicheren Städten, die offenbar Aussichten hatten, Transithäfen für den Russlandhandel zu werden, auf die Beine zu helfen. Riga mit seinem hervorragenden Handel hingegen bedurfte der fürsorglichen Hand der Regierung nicht.¹³⁴ Der zweite wesentliche Grund war offensichtlich der Wunsch, auf dem Gebiet des Transithandels den Grundsatz der merkantilistischen Arbeitsteilung zwischen den Städten anzuwenden. Der Handel Rigas war in erster Linie auf die Vermittlung des Handels seines natürlichen eingearbeiteten Hinterlandes, Weissrusslands und Litauens, mit den Märkten Westeuropas gerichtet.¹³⁵ Der Handel Pleskaus wiederum machte, wie der Rat von Tartu auf der Konferenz in Limbaži mit Recht behauptete, für den Handel Rigas nicht allzu viel aus. Zu seiner Ausnutzung hatte Narva über den Wasserweg Welikaja—Peipsi—Narva viel bessere Voraussetzungen. Die schwedische Regierung, die bei der Arrangierung des Wirtschafts-

¹³² Bei der Frage der Wasserstrasse Pärnu-Tartu-Pleskau verweilen wir ausgiebiger in Kap. VI.

¹³³ Der Rigaer Export machte ungefähr 50% des ganzen Exports des schwedischen Reiches nach Westen durch den Öresund aus. S. Fahlborg 39.

¹³⁴ Dass der Stand des Rigaer Handels befriedigend war, erhellt u. a. aus einem Schreiben der Vormundschaftsregierung an P. Heltscher vom 20. III. 1643, wo erwähnt wird, dass die Besichtigung der Waren an der Grenze den Kaufleuten schädlich sei, die „nicht allein nach Riga, wohin der Handel doch genugsam gehet, sondern auch für die, so nach Narva und Reval negotiren, welche Städte sonst von dem Handel entblöszet...“, reisen. R. reg. 1643 RA.

¹³⁵ Jensch Der Handel Rigas 55—58, 70—78, 140 (Karte).

lebens damals der zweckmässigen Arbeitsverteilung eine besondere Bedeutung beilegte,¹³⁶ konnte den Drang Rigas zu den Handelsmärkten Pleskau, Nowgorod und Moskau keineswegs gutheissen, der einerseits einen unnötigen Wettkampf gegen die seitens der Regierung begünstigten estnischen und ingermanländischen Städte hervorgerufen, andererseits unweigerlich auch eine Vernachlässigung des wirklichen Handelshinterlandes Rigas verursacht hätte, — waren doch die wirtschaftlichen Fähigkeiten der Rigaer Bürger nicht unbegrenzt. Zum Schluss muss man unterstreichen, dass für den Warenaustausch des nordwestlichen Russlands mit Westeuropa auch wegen der Wasserwege Russlands Nyen und Narva viel bessere Voraussetzungen hatten als Riga. Von Narva aus konnte man längs direkter Wasserwege nach Pleskau gelangen. Von Nyen konnte man längs der Newa über den Ladoga-See und den Wolchow-Fluss Nowgorod erreichen, von wo man seinerseits wiederum längs dem Msta sich auf der Wolga fortbewegen konnte (wobei man einen kurzen Zwischenraum beim jetzigen Wyschnewolotzker Kanal überqueren musste). Der andere Weg führte längs Newa, Ladoga, Swir, Wytegra und Scheksna von Nyen zur Wolga. Als Winterweg fand auch die Landstrasse Narva-Nowgorod starke Benutzung.¹³⁷ Demgegenüber wenden sich die Rigaer Wasserwege mehr nach Südosten, zur Daugava (Düna) und zum Dnjepr.¹³⁸

¹³⁶ S. darüber Soom Merk. põhim. rakend. 97—115.

¹³⁷ Bezüglich der russischen Wasserwege siehe u. a. das Memorandum von Ph. Krusenstiern aus d. J. 1646 (undatiert, geschickt zusammen mit einem Schreiben E. Oxenstiernas an Christina, eingetr. am 17. XII. 1646), Livonica II 9 RA; Memorandum des Rats von Narva über den russischen Handel vom 6. II. 1646 (geschickt zusammen mit einem Schreiben K. Mörners an G. Oxenstierna vom 14. II. 1646), Livonica II 171 RA.

¹³⁸ Jensch op. cit. 140 (Karte). Nach Ansicht Liljedahls war das Herausfallen Rigas aus den Plänen des russischen Transithandels (zur Zeit Gustav Adolfs) bedingt durch die mit Sonderrechten gepanzerte Stellung Rigas, die es der Regierung nicht ermöglichte, dort die nötigen wirtschaftlichen Reformen durchzuführen. Deshalb wäre das Interesse der Regierung mehr Narva und Nyen zugewandt, wo sie freiere Hand hatte als in den neugegründeten Städten (Liljedahl 474—475). Diese Begründung stellt sich, wenn man sich mit der Frage näher bekanntmacht, als nicht befriedigend heraus.

Aus dem Rahmen der vorliegenden Arbeit fällt die Betrachtung des Verhältnisses der Stapelstädte zu den Binnenstädten, denn diese Frage gehört in das Gebiet des örtlichen Handels. Wir erwähnen nur, dass im merkantilistischen Handelssystem die Stapelstädte Stützpunkte waren, um die sich die Binnenstädte gruppieren mussten, da sie von den ersteren in völliger wirtschaftlicher Abhängigkeit waren. Nur die Stapelstädte konnten Aussenhandel treiben. Die Binnenstädte dagegen mussten alle ihre Käufe und Verkäufe in den Stapelstädten tätigen.¹³⁹ Ziel dieses Zwanges war, die Stapelstädte kapitalkräftiger zu machen, was ihnen ermöglicht hätte, auf dem Gebiet des Transithandels eine aktivere Rolle zu spielen. Falls die Binnenstädte dieses System störten, war zu fürchten, dass die Stapelstädte nicht imstande waren, die ihnen anvertrauten Aufgaben zu erfüllen. Deshalb fanden die Stapelstädte in ihrem Kampf gegen die Emanzipationsbestrebungen der Binnenstädte eine starke Unterstützung seitens der Reichsregierung. Aber auch an dieser inneren Front, sowohl in Schweden selbst, wie auch in den Ostseeprovinzen, herrschte kaum völlige Eintracht. Tallinn hatte häufige Missverständnisse mit den in seinen Wirkungskreis gehörenden Städten — Rakvere, Haapsalu und Kuressaare; Narva seinerseits mit Jama und Koporje, endlich Nyen mit den Kleinstädten im Lehn Käkisalmi.¹⁴⁰

Wenn wir das Gesagte zusammenfassen, gelangen wir zu folgendem Resultat: Obgleich das Stapelproblem bei der Lösung der Frage des russischen Transithandels in den behandelten Jahren nicht mehr jene zentrale Bedeutung hatte wie früher, war es der schwedischen Regierung dennoch eine vornehme Aufgabe, Klarheit zu schaffen, welche Städte in der Reihe der miteinander konkurrierenden Prätendenten wegen ihrer natürlichen Voraussetzungen weiterhin als Stapelplätze in Frage kommen konnten. Dass man wegen der einseitigen Bevorzugung Tallinns und Viipuris völlig in eine Sackgasse geraten war, diese Erfahrung konnte man schon zur Regierungszeit Gustav Adolfs machen. Trotzdem hätte die Erteilung gleicher Rechte an alle auf dem

¹³⁹ Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 673; Palmén 7.

¹⁴⁰ Soom Rakvere ja Tallinna.

Gebiet des russischen Transithandels in Frage kommenden Städte wegen des ungesunden Wettkampfes die Einträglichkeit des Handels und die wirtschaftliche Erholung der Städte in Frage gestellt. Die Regel, dass bei weniger, aber wirtschaftlich starken Stapelstädten dem Reich mehr Vorteil ersteht als bei vielen und armen Städten, war auch jetzt noch unerschüttert,¹⁴¹ obgleich die Regierung in dem einen oder anderen Fall eine Ausnahme machen musste.

Die Streitigkeiten der Städte untereinander wegen ihrer Handelsvorrechte zwangen die Regierung, eine schnelle Lösung der Stapelfrage zu erreichen. Tallinn stand mit Narva und Nyen auf dem Kriegsfuss, Narva mit Iwangorod und Nyen, endlich Tartu mit Riga. Tallinn, sich auf seine alten Rechtsbriefe stützend, vor allem auf die Urkunde der Unterwerfung unter Schweden 1561, behauptete, dass ihm allein das Monopol auf den Stapel des Russlandhandels zukomme, weshalb die Narva- und Nyen-Fahrt als illegal gesperrt werden müssten. Narvas Hauptantritt richtete sich gegen Iwangorod, welches ihm starke Konkurrenz sowohl auf dem Gebiet des Transit- wie des Landhandels machte. Tartu stritt zur gleichen Zeit mit Riga wegen der Benutzung der über Vastseliina führenden Landstrasse Pleskau—Riga, sie als Verletzung des Stapelrechts ansehend. Es war klar, dass die Fragen des Streits der Städte untereinander nicht geschlichtet werden konnten, ohne dass man eine grundsätzliche Klarheit in der Stapelfrage erreichte. Diese Frage suchte die Regierung auf dem Versuchswege zu lösen, womit sich auch ihre schwankende Stapelpolitik wesentlich erklärt. Eine hervorragende Bedeutung wurde den geographischen Voraussetzungen der Stapelkandidaten beigemessen. Dagegen blieben die juristischen Begründungen, mit denen Tallinn und Tartu operierten, ganz aus dem Spiel. Die Stapelpolitik des Russlandhandels seitens der Regierung stützte sich später auf die drei am Südufer des Finnischen Meerbusens liegenden Städte: Tallinn, Narva und Nyen. Der Entwicklung in dieser neuen Richtung gaben die 1643 mit den Lübeckern gepflogenen Handelsbesprechungen einen entscheidenden Antrieb. Sie halfen, dass die Grundsätze Axel Oxen-

¹⁴¹ Ekegård 274—275; Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 674.

stiernas über die Freiheit des Handels auch in dieser Frage Einfluss gewannen. Unter der Losung — der Handel lässt sich nicht durch Zwangsmassregeln in erwünschte Häfen und Handelswege leiten, besonders nicht bei der jetzigen veränderten Konjunktur — brach die Regierung Tallinns Stapelmonopol,¹⁴² indem sie Narva und Nyen die gleichen Rechte erteilte. Aus dem gleichen Prinzip wurden die Forderungen Tartus, sein uraltes Stapelrecht von neuem zu bestätigen, wiederholt zurückgewiesen. Der Regierung war es völlig klar, dass es Tartu bei den veränderten Verhältnissen unmöglich war, die frühere Handelsposition wieder einzunehmen, und dass sich die Stadt nolens volens mit der zurückhaltenden Position einer Binnenstadt begnügen müsse, wie es ihre Lage diktierte. In dem Schreiben der Vormundschaftsregierung an Bengt Oxenstierna aus d. J. 1641 wird erwähnt, dass im Verlauf der Geschichte manche Stadt von einem Niedergang betroffen worden sei und andere statt ihrer zur Blüte gekommen wären. Analog müsste man auch Tartus Schicksal betrachten.¹⁴³ Im Jahre 1650 betonte der Reichskanzler im Reichsrat vollständig die gleichen Standpunkte, es für die einzig passende Möglichkeit haltend, dass man, um Tartus Wirtschaft zu heben, dort Manufakturen ins Leben rufen müsse.¹⁴⁴ Auf diesem Hintergrund bleibt bei oberflächlicher Betrachtung die Bestätigung der Stapelrechte Tartus im Jahre 1646 ein völliges Rätsel, denn sie stand in schroffem Widerspruch zu den bisherigen Standpunkten der Regierung. Die einzige Möglichkeit, die Gründe für die Erlangung dieses „herrlichen Privilegs“¹⁴⁵ zu erklären, besteht vielleicht darin, es mit der Biegsamkeit der Handelspolitik der Regierung in Verbindung zu bringen. Die überzeugenden Behauptungen von Peter Heltscher und vom Tartuer Bürgermeister Joachim Warneke hatten augenscheinlich die Regierung beeinflussen können,

¹⁴² Die Standpunkte der Regierung kommen am besten in dem Schreiben an den Rat von Tallinn vom 31. VIII. 1641 zum Ausdruck, Bunge II 233—235.

¹⁴³ Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna vom 24. V. 1641, LRKkA V 2 ERKA.

¹⁴⁴ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 17. XI. 1650, SRp. XIV 398—400.

¹⁴⁵ Äusserung von G a d e b u s c h, s. dessen Arbeit III:1 243.

es mit Tartu als Stapelplatz zu versuchen. Ein analoger Versuch erfolgte etwas später mit Pärnu auf Grund ähnlicher Überzeugungsversuche von Johann Wickevoort. Aber die Aussichten beider Städte erwiesen sich als trügerisch. Neben Tartu und Pärnu erlosch unter den Stapelstädten des Russlandhandels auch der Name Iwangorod. Da die Existenz der beiden konkurrierenden Städte in unmittelbarer Nachbarschaft keine Aussichten auf eine ruhige Entwicklung des Handels bieten konnte, annullierte man die Stadtrechte Iwangorods im Jahre 1645 und siedelte seine Einwohner in die Vorstadt Narvas um.

Der obengeschilderten Stapelpolitik der schwedischen Regierung wohnt eine besondere Bedeutung inne, weil dadurch die schon am Ende des Mittelalters begonnene neue Entwicklungsphase in der Stapelfrage des russischen Transithandels eine endgültige Lösung fand; deswegen war es in der 2. Hälfte des XVII. Jahrhunderts, als eine neue Hochkonjunktur des Transithandels einsetzte, nicht mehr nötig, sich damit zu beschäftigen.

II. Die Bestrebungen der Regierung zur Abschaffung der für die fremden Kaufleute in den Stapelstädten geltenden Beschränkungen.

Als die Regierung an eine Verbesserung der Bedingungen und Voraussetzungen für den Transithandel herantrat, fand sie in den hiesigen Städten einen Zustand vor, der auch nicht annähernd im Einklang stand mit ihrer liberalen Wirtschaftspolitik und nach objektivem Urteil keineswegs fördernd dazu beitragen konnte, den russischen Transithandel von Archangelsk in die Ostseehäfen zu leiten. Nach dem Vorbild der überseeischen Hansestädte hatte sich hier auf Grund des sog. Stapel- und Gastrechts eine Reihe weitreichender Beschränkungen für die fremden Kaufleute entwickelt. Fremde konnten mit ihren Waren vor allem nicht an den Stapelstädten vorüberfahren. Aber auch hier hatten sie nicht die Erlaubnis, unmittelbar mit einem anderen Fremden zu handeln, sondern nur mit einem örtlichen Bürger. Weiterhin konnte ein Fremder in der Stapelstadt weder gemäss dem Kleinhandel handeln noch sich mit Streichhandel befassen. Selbst die für seine Ernährung notwendigen Lebensmittel durfte er nicht direkt vom Bauern beziehen. Der fremde Kaufmann konnte auch nicht eine Besserung der Preislage abwarten, sondern musste versuchen, seine Waren möglichst schnell zu realisieren, denn man ermöglichte ihm nur, sich eine begrenzte sog. Liegezeit in der Stadt aufzuhalten. Im Winter war der Aufenthalt (Winterliegen) nur in Ausnahmefällen gestattet.¹

Zweck aller derartigen Beschränkungen war der Wunsch der Städte, ihre eigenen Einwohner gegen eine wirtschaftliche Überlegenheit Fremder zu schützen, die drohte, sie aus dem zwischen Westeuropa und dem natürlichen Hinterland der Städte gehenden

¹ Rachel 80—94, 104—120; Hollihn; Hausmann 273—274.

Handel auszuschalten. Solche Protektionspolitik kommt im Mittelalter in fast ganz Europa vor.² Dort, wo die Städte zu schwach waren, das Übergewicht fremder Kaufleute zu brechen, wie in Skandinavien, verwirklichte das die Regierung. Aber durch diese prohibitive Gesetzgebung gerieten die Städte bald auf Glatteis. Das ganze System verschob sich mehr oder weniger in der Richtung, wie man 100%-ig den Markt beherrschen und möglichst grossen Gewinn erzielen könnte. Übertreibungen dieser Art konnten aber statt des erwarteten Erfolgs leicht Schaden bringen, denn die fremden Kaufleute konnten dadurch gezwungen werden, andere weniger beschränkte Handelswege zu benutzen, sodass sie eine Stadt mit ihren Beschränkungen links liegen liessen. Nur Handelsstädte mit einer derart günstigen geographischen Lage wie Riga waren stärker dagegen gesichert. Deshalb war auch hier von den Städten der Ostseeprovinzen das Stapel- und Gastrecht in weiterem Umfang gültig. Die westlichen Kaufleute waren vom direkten Handel mit den Hinterländern, auf dem über den Daugava-Fluss führenden Handelsweg, d. h. mit Litauen und Weissrussland, völlig abgeschlossen.³

In den estnischen Stapelstädten Tallinn und Narva galten in bezug auf den Warentransit zwar scharfe Beschränkungen für die Russen,⁴ den westlichen Kaufleuten dagegen waren begrenzte Möglichkeiten gegeben worden, mit ihren Waren nach Russland zu reisen. Das absolute Verbot des Transits westlicher Waren galt nur für zwei wichtigere Massenartikel — Salz und Heringe. Alle anderen Waren konnte man nach 14-tägiger Feilbietung in der Stapelstadt unbehindert nach Russland weiterführen. Trotzdem scheint es, dass Tallinn allein imstande war, von seinem Stapel- und Gastrecht in diesem Umfang mehr oder weniger konstant Gebrauch zu machen. Dem durch Kriege ins Elend geratenen Narva dagegen gelang es nicht, seine Rechte sogar im Laufe eines halben Jahrhunderts nach der Erlangung eines solchen Privilegs hinsichtlich der über Narva handelntreibenden fremden Kaufleute in Geltung zu bringen. Aber auch hier, wie in

² Rachel 105.

³ Jensch Der Handel Rigas 62—74, 95—101; Hollihn.

⁴ Ausser in dem Fall, wo die letzteren wünschten, über Narva nach Tallinn zu reisen.

Tartu, unternahm man ständig Versuche, die in Tallinn und Riga geltenden Beschränkungen bei sich zu verwirklichen. In den der Regierung dieserhalb vorgelegten Gesuchen bezeichnete man gerade jene gegen die Fremden gerichteten „guten Ordnungen“ als wichtigsten Faktor, eine wirtschaftliche Blüte der Stadt zu erlangen.

Die Standpunkte der Reichsregierung bis ungefähr am Ende der Regierungszeit Gustav Adolfs unterschieden sich nicht wesentlich von denen der hiesigen Städte. Es ist sogar möglich, dass die in den Städten Deutschlands und der Ostseeprovinzen sich geltend machenden engherzigen Tendenzen auf die Gestaltung der streng prohibitiven und reglementarischen Richtung der Wirtschaftspolitik der damaligen schwedischen Regierung eine Wirkung ausübten. Die Lage ändert sich aber, als Axel Oxenstierna als Führer der Vormundschaftsregierung Christinas ans Ruder kommt. Als Realpolitiker hielt er es für nötig, die Handelspolitik des Reiches mehr in liberaler Richtung zu halten. Vor allem wurde er durch die liberale Gesetzgebung und Wirtschaftstheorie der Niederlande beeinflusst.⁵ Es war ganz natürlich, dass die schwedische Regierung der Oxenstierna-Zeit an der prohibitiven Politik der estnischen Städte scharfe Kritik übte, da sie fand, dass sie bloss so lange erfolgreich anwendbar war, als der Handel zwangsläufig nur auf den vorgesehenen Handelswegen wie im Mittelalter hatte vor sich gehen können. Jetzt aber, wo sich die Lage durch die Entdeckung des Handelsweges durch das Nördliche Eismeer grundlegend geändert hatte, könnte jegliche Druckpolitik den Zustand nur noch verschlimmern.⁶ Für das einzig richtige Mittel, den russischen Transithandel in die Ostsee zurückzuleiten, hielt es die Regierung, dem Handel eine möglichst

⁵ Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 680—682; Odhner 231—264; Ekegård 46. Die Vormundschaftsregierung stellt die Niederlande u. a. der Stadt Riga als Vorbild hin, als sie die dortigen Bürger vor der dem Handel drohenden Gefahr durch das Monopol der Hanfkompanie ernstlich warnte. Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Riga am 30. I. 1643 (Kopie), LRKkA V 3 ERKA.

⁶ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 15. VII. 1640, SRp. VIII 112—113; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 31. VIII. 1641, Bunge II 233—235; an den Rat von Tartu am 17. X. 1640, R. reg. 1640 RA; an B. Oxenstierna am 6. XII. 1636, R. reg. 1636 RA.

grosse Freiheit zu geben. Nach Ansicht aller Kenner der russischen Handelsverhältnisse musste eine solche Politik früher oder später bestimmt Resultate zeitigen, denn der Archangelsk-Handelsweg war wegen seiner schweren Naturbedingungen viel ungünstiger als der über die Ostsee führende.⁷ Natürlich beabsichtigte die Regierung, den fremden Kaufleuten trotz allem keine völlige Freiheit zu verleihen. Detail- und Streichhandel sollten wie früher verboten sein. Bei den Verhandlungen mit den Abgesandten Lübecks im Jahre 1643 suchte der Reichskanzler anfangs sogar das in Narva geltende Verbot des Transits von Salz und Heringen zu verteidigen, da er fand, dass es bei dessen Freigabe fraglich wäre, ob die örtlichen Bürger von solchem Transithandel noch irgendwelche Einnahmen hätten.⁸

In den estnischen Städten beginnt die Zentralregierung schon frühzeitig mit dem Kampf gegen die zu Übertreibungen neigende Protektionspolitik. Im Jahre 1635 warnt sie die Tallinnenser vor dem strengen Umgang mit den russischen Kaufleuten, worüber der Agent des russischen Zaren Demetri Farensbeck geklagt hatte. Die Regierung lenkt die Aufmerksamkeit des Rats von Tallinn auf den Sachverhalt, dass die Folgen eines solchen Verhaltens das Zurückgehen des noch vorhandenen geringen Transithandels nach Archangelsk sein könnte. Beim Haften an dieser Taktik würden die Tallinnenser den Untergang ihres Handels selbst verursachen. Obige Ermahnung wurde veranlasst durch eine Bestrafung russischer Kaufleute in Tallinn mit verhältnismässig hohen

⁷ E. Oxenstierna an P. Heltscher vom 2. X. 1647, ERKkA A 57 ERKA; Memoranda von Ph. Krusenstiern an die Regierung vom 29. VIII. 1643, 29. XII. 1646, 22. VII. 1648 (Kopien), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

⁸ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 1. VI. 1643, SRp. X 174—175; Melander Die Beziehungen Lübecks 50—51. Der Standpunkt, dass die Freiheit des Handels nötig ist, dass man sie aber nicht übertreiben dürfe, erscheint u. a. vorbildlich in der Äusserung des aus der 2. Hälfte des Jahrhunderts stammenden Ph. Kilburger, eines Kenners der russischen Handelsverhältnisse — „Die Commerciën sind mit einem kleinen Vogel in der Hand eines Menschen zu vergleichen, drücket man denselben zu viel, so musz er sterben, lasset man ihm aber auch seinen Willen zu viel, so entwischet er, und hat sein Herr wieder Nachtheil.“ Kilburger 248.

Geldstrafen.⁹ Im folgenden Jahr warnt die Regierung auf Grund der gleichen Motive die Narvenser vor der Verhinderung der Durchfuhr von Salz und Heringen nach Russland.¹⁰ Im Jahre 1640 befiehlt man dem Generalgouverneur B. Oxenstierna, sorgfältig darüber zu wachen, dass man die fremden Kaufleute in Narva und Nyen nicht mit überflüssigen Beschwerden und Beschränkungen drücke, sondern sie mässig und höflich behandle.¹¹ Als man im selben Jahr in Narva, Iwangerod und Nyen eine Wirtschaftsrevision betrieb, beauftragte man die Ausführenden u. a., Daten zu beschaffen, wie man dort die fremden Kaufleute behandle, und zu erforschen, ob sich diese über nichts zu beklagen hätten.¹² Aber die Politik der Regierung war bezüglich der Freiheit des Handels nicht ganz konsequent, sondern zeigte gelegentlich Neigungen zur Protektion.

Vor allem unterwerfen wir nun die Frage des Verbots der Warendurchfuhr einer Betrachtung. Die Städte waren bekanntlich auf der Hut, dass die russischen und örtlichen Produkte nicht ohne ihre Vermittlung auf die westeuropäischen Märkte gelangten. Wir wollen uns hier nicht aufhalten mit dem Kampf Tallinns gegen die Handelsfahrten des estländischen Adels und der Bauern über die sog. „ungewöhnlichen Häfen“, sowie gegen die Handelsfahrten der finnischen Bauern, die Tallinn umgehen wollten, denn diese Fragen tangieren nicht das Gebiet des russischen Transit handels.¹³ Stattdessen wollen wir betrachten, wie man auf die Bestrebungen der russischen Kaufleute, über die Ostsee in unmittelbaren Warenaustausch mit den westeuropäischen Handelszentren zu kommen, reagierte.

Die Versuche der Russen, einen Aktivhandel über die Ostsee

⁹ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 28. VII. 1635, BF 82 TLA.

¹⁰ Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 6. XII. 1636, R. reg. 1636 RA.

¹¹ Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 16. IV. 1640, R. reg. 1640 RA.

¹² Eine von B. Oxenstierna an D. Kempe gegebene Instruktion vom 3. VI. 1640, LRKka III 2 ERKA.

¹³ S. darüber Soom Linnade võitlus maakaub. vastu 63—66 u. Palmén 39—42.

zu entwickeln, reichen bis ins Mittelalter zurück. Aber die von den Hansestädten gegen diese Gefahr, die ihrem Handelsmonopol drohte, zeitig unternommenen Mittel erstickten derartige Bestrebungen schon im Keim.¹⁴ Gewissen Erfolg im aktiven Handel scheinen die Russen im XVI. Jahrhundert gehabt zu haben. Zur Zeit Gustav Wasas war die Schifffahrt der Russen an der Südküste Finnlands ziemlich alltäglich.¹⁵ Durch die Eroberung Ingermanlands nahm man den dem Zaren untertänigen Russen die Möglichkeit, an das Meer zu gelangen, ohne die schwedischen Gebiete zu berühren. Faktisch waren ihre Handelsfahrten zu den schwedischen Städten jedoch nicht verboten. So gab die Regierung im Jahre 1636 sogar eine Verordnung heraus bezüglich des Handelns der Russen in Stockholm.¹⁶ Dort war für die ankommenden Russen ein besonderer Fremdenhof, der sog. ryssegården, errichtet worden.¹⁷ 1644 machte die Regierung dem Generalgouverneur von Ingermanland Erik Gyllenstierna bittere Vorwürfe, weil er wegen des Kriegszustandes den in Nyen angekommenen Kaufleuten aus Nowgorod nicht gestattet hatte, mit ihren Lodjen¹⁸ über das Meer nach Stockholm zu fahren. Sie behauptete, dass von den Dänen wegen der schwedischen Flotte auf dem Meer keine Gefahr zu befürchten wäre, vor allem weil die Russen nicht über das offene Meer zu fahren beabsichtigten, sondern längs der Inseln.¹⁹ Aus der Antwort Gyllenstiernas geht hervor, dass den Russen der Weg nach Stockholm doch nicht besonders bekannt war, denn sie bedurften eines Wegweisers, den sie in einem Schiff von Nyen fanden. Im gleichen Jahr fuhren mehrere Kaufleute über Nyen nach Stockholm.²⁰ Die im Laufe der Jahre angeeignete Schifffahrtsroutine brachte die russischen Kaufleute auf den Gedanken, Handelsreisen auch in andere fremde Häfen zu unterneh-

¹⁴ Schlözer 88—89; Goetz 221—225.

¹⁵ Sillén IV 14.

¹⁶ Verordnung vom 22. VI. 1636 (Kopie), BF 86 TLA.

¹⁷ Soom Narvas ryska befolkning 171.

¹⁸ Barken.

¹⁹ Die Vormundschaftsregierung an E. Gyllenstierna am 5. VI. 1644, R. reg. 1644 RA.

²⁰ E. Gyllenstierna an die Vormundschaftsregierung am 4. VII. 1644, Livonica II 170 RA.

men. Diese Absicht ging aber sowohl gegen die Interessen der hiesigen Städte, wie gegen die der schwedischen Regierung, weswegen man zur Vermeidung von derartigen Handelsfahrten energische Mittel in Anwendung brachte. Im Jahr 1647 hielt man auf Verordnung Erik Oxenstiernas einige aus Lübeck angekommene russische Kaufleute in Tallinn fest, die von dort verschiedene Waren mit sich gebracht hatten, u. a. Unzengold. Erik Oxenstierna holte sich in dieser Sache bei der Regierung Rat und bemerkte, dass es den Russen nach dem geltenden Friedensvertrag nur gestattet sei, Handelsreisen zu den schwedischen Städten zu unternehmen. Schon deshalb hätten die Russen kein Recht, über schwedische Gebiete in fremde Staaten zu fahren, weil für die schwedischen Untertanen in Russland dieselben Beschränkungen gälten bezüglich der Fahrt nach Persien und in andere orientalische Länder. Wenn die russischen Untertanen trotzdem darauf beständen, dann wäre das eine günstige Gelegenheit, um vom Zaren die gleichen Rechte für die schwedischen Kaufleute auszubedingen.²¹ Die Regierung schloss sich den Ansichten Erik Oxenstiernas an, da sie fand, dass man sich in dieser Frage unbedingt an den Friedensvertrag halten müsse. Im vorliegenden Fall müsse man die Russen mitsamt ihren Waren im Interesse der gutnachbarlichen Beziehungen zwar freilassen, aber ernstlich verwarnen, derartige verbotene Handelsfahrten fortzusetzen.²² Es scheint aber, dass die Russen auf die einmal vorgenommenen Pläne nicht so leicht verzichten wollten. Am Anfang des Jahres 1649 schickte der schwedische Handelsagent in Nowgorod Adolf Ebers dem Reichskanzler, dem Gouverneur von Estland Erik Oxenstierna und anscheinend auch dem Generalgouverneur von Ingermanland Karl Mörner eine Warnung, dass einige dortige Kaufleute vorhätten, über Narva und Tallinn nach Lübeck und in andere fremde Städte zu reisen. Er hoffte, dass die Russen gezwungen würden, von ihren Unternehmungen abzustehen, denn diese würden den Einwohnern der schwedischen Städte schweren Schaden bringen. Dass die örtlichen Machthaber die Angelegenheit für verhältnismässig ernst hielten, geht aus ihrer dieserhalb geführten regen Korre-

²¹ E. Oxenstierna an Christina am 29. XI. 1647, Livonica II 9 RA.

²² Christina an E. Oxenstierna am 13. I. 1648, R. reg. 1648 RA.

spondenz hervor.²³ Ende Juni schickt Ebers aus Nowgorod an den Reichskanzler eine neue Warnung. Nach den ihm zugetragenen Gerüchten hätten die Russen in Narva und Tallinn schon um Reiseerlaubnis nach Lübeck ersucht. Dafür hätten sie verschiedene erfundene Vorwände benutzt, wie das Eintreiben von Schulden bei Lübecker Kaufleuten oder das Abliefern von Juchten, Talg, Leder oder Elchfellen auf Grund schon früher mit den Lübeckern geschlossener Verträge, aber erfolglos. Jetzt hätten die Russen beschlossen, zu anderen Mitteln zu greifen. Sie hätten um Erlaubnis für eine Reise nach Stockholm gebeten, wo sie beabsichtigten, sich von der Regierung die Freiheit zur Reise nach Lübeck zu erwirken. Es wäre aber sehr gefährlich, ihnen diese Freiheit zu geben, denn diesem Präzedenzfall würden bald viele andere folgen. Auf diese Weise klug geworden, würden sie sich später in Livland (d. h. in den Ostseeprovinzen) auf den Verkauf keines Stückes Ware mehr einlassen, sondern alles über das Meer schicken. Es wäre leicht vorauszusehen, welchen Niedergang das für die hiesigen Städte bedeutete.²⁴ Am Ende des Jahres berichtet aber Erik Oxenstierna der Regierung, dass ein Russe aus Lübeck in Tallinn angekommen sei, wohin er von Stockholm aus gefahren wäre. Falls sich der Betreffende noch in Tallinn aufhielte, hätte er vor, ihn zu arretieren. Er fügt hinzu, dass die Russen offenbar am Überseehandel schon Geschmack gefunden hätten.²⁵ Im Februar 1650 ist Ebers wiederum gezwungen, von erneuten Bestrebungen der Russen, in überseeische Städte zu gelangen, zu berichten. Dieses Mal habe der Kaufmann Semjon Stojanow aus Nowgorod geplant, eine grössere Partie Rohseide über die Ostsee auszuführen. Die Seidenlast habe er vor, so lange in Narva im Stapel zu halten, bis von der schwedischen Regierung die Erlaubnis käme, sie über das Meer zu führen.²⁶ Auch der Generalgouverneur von Ingermanland Mörner warnte die Regierung, den Rus-

²³ A. Ebers an A. Oxenstierna am 20. II. 1649, Ox. saml. RA; K. Mörner an Christina am 28. II. 1649, Livonica II 171 RA; E. Oxenstierna an K. Mörner am 11. III. 1649, ERKKA A 96 ERKA.

²⁴ A. Ebers an A. Oxenstierna am 29. VI. 1649, Ox. saml. RA.

²⁵ E. Oxenstierna an Christina am 15. XII. 1649, Livonica II 9 RA.

²⁶ A. Ebers an Christina am 17. II. 1650, Muscovitica RA.

sen die Handelsfahrten über See zu ermöglichen.²⁷ Aber Ebers konnte mit noch überraschenderen Neuigkeiten aufwarten. Im März benachrichtigte er Mörner, dass der Zar in Moskau selbst ein Interesse an den Handelsfahrten über die Ostsee hätte. Er beabsichtigte, seinen Vertrauensmann, den Deutschen Hinrich Kellermann, in die Niederlande zu schicken, um dort Handelsbeziehungen anzuknüpfen, und dann wolle er sein Korn und seine Seide selbst über das Meer befördern.²⁸ Die Stellung der schwedischen Regierung geht eindeutig hervor aus den von Erik Oxenstierna unternommenen Schritten zur Sperrung der Fahrten der Russen. Ende Mai teilte er der Regierung mit, dass er auf Grund früher von ihr eingenommener Standpunkte auf die Gesuche der Russen, in deutsche Städte zu gelangen, eine abschlägige Antwort erteilt habe.²⁹ In den folgenden Jahren hörte man nichts mehr von Klagen betreffs Überseefahrten der Russen.

Umgekehrt ist es nicht gelungen, die russischen Handelsmärkte vor den westlichen Kaufleuten auch nur annähernd hermetisch zu sperren. Hier dienten vor allem die alten Handelstraditionen als Hindernis. Hinzu kam, dass die Regierung selbst, da sie wünschte, den Ostseehandel mit allen möglichen Mitteln zu beleben, nicht riskierte, zu strenge Beschränkungen aufzuerlegen. Sie versuchte eher, die hiesigen Städte von einem solch gefährlichen Schritt abzuhalten. Wie oben erwähnt, war in den estnischen Städten bezüglich der Durchfuhr der westlichen Waren ein striktes Verbot nur für Salz und Heringe in Geltung. Andere Waren konnten die Kaufleute frei nach Russland weiterführen, nachdem sie 14 Tage in der Stapelstadt zur Feilbietung aufgelegt waren. Diese juristische Frage trat zu Beginn der von uns behandelten Periode besonders aktuell in Narva auf. Ihm

²⁷ K. Mörner an Christina am 14. III. 1650, Livonica II 171 RA.

²⁸ A. Ebers an K. Mörner am 24. III. 1650, Eingel. Schreiben an den Generalgouverneur von Ingermanland, RA. Hierbei ist zu beachten, dass der russische Zar damals durch seine Kaufleute einen recht grosszügigen Handel betrieb, indem er das Handeln mit einer bestimmten Art von Waren, u. a. gerade mit Korn und Seide, in Russland für sein eigenes Monopol erklärte.

²⁹ E. Oxenstierna an Christina am 24. V. 1650, Livonica II 9 RA.

waren derartige Privilegien schon 1587 verliehen worden.³⁰ Sie jedoch auszunutzen, war der Stadt im Verlauf längerer Zeit nicht gelungen.³¹ In den dreissiger Jahren des XVII. Jahrhunderts wird die Frage von Rat und Bürgerschaft von neuem auf die Tagesordnung gebracht. Als Generalgouverneur Bengt Oxenstierna sich 1636 in Narva aufhielt, legte man ihm ein Gesuch vor, im Interesse der einheimischen Kaufleute die Durchfuhr von Salz und Heringen nach Russland zu sperren. Der Generalgouverneur fand das Gesuch der Stadt durchaus berechtigt und machte der Vormundschaftsregierung einen dementsprechenden Vorschlag. Höchstwahrscheinlich wandte sich der Rat auch direkt nach Stockholm. Aber die Regierung nahm zu diesen Vorschlägen einen ablehnenden Standpunkt ein. In ihrer Antwort an Bengt Oxenstierna teilte sie mit, dass die Lösung der Frage verschoben werden müsste, bis sie dazu komme, sich mit der Frage der Verlegung des Russlandhandels in die Ostseehäfen näher zu befassen. Wegen 2—3 Kaufleuten aus Narva könnte man doch dem dortigen Handel nicht so grosse Beschränkungen auferlegen, denn dann wäre zu fürchten, dass dadurch Narva ganz ohne Nahrung bliebe. Die Hauptgründe, weswegen der Handel aus der Ostsee in das Weisse Meer verlegt worden wäre, steckten ja gerade in solchen Beschränkungen des fremden Kaufmanns.³² In der Antwort an den Rat von Narva konstatiert die Regierung, dass die Stadt zwar das Recht habe, die Wiederherstellung ihrer Privilegien zu fordern, aber dabei müsse sie auf die Wünsche der anderen am gleichen Handel Interessierten Rücksicht nehmen und einen möglichst zweckmässigen Modus bei der Lösung dieser Frage finden.³³ Der Rat von Narva verstand das aber so, dass er volles

³⁰ Von Johann III. an den Rat von Narva am 5. IX. 1587 gegebener Rechtsbrief, I 51 NLA.

³¹ Dass man dauernd Versuche zur Durchführung machte, geht u. a. aus einer Instruktion des vom Rat von Narva an Karl IX. geschickten Abgesandten im Jahre 1607 hervor (undatiert), Livonica II 205 RA.

³² Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 6. XII. 1636. R. reg. 1636 RA. Die Notwendigkeit, die endgültige Entscheidung dieser Frage hinauszuschieben, betont die Regierung auch noch im Jahre 1638 in einem Schreiben an B. Oxenstierna vom 10. I. 1638, R. reg. 1638 RA.

³³ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 23. VIII. 1636, I 51 NLA.

Recht habe, die Durchfuhr von Salz und Heringen zu verbieten. Dem örtlichen Gouverneur Mannersköld, dem der Rat im folgenden Jahr das Schreiben der Vormundschaftsregierung zusammen mit einem Auszug des Rechtsbriefs von 1587 vorlegte, blieb nichts anderes übrig, als das Verbot der Durchfuhr von Salz und Heringen in Form eines öffentlichen Plakats am 11. September 1637 zu verkündigen. Mannersköld bat gleichzeitig um Unterstützung des Generalgouverneurs, dass Narva von der Regierung einen neuen entsprechenden Rechtsbrief bekäme.³⁴

Wie die Regierung richtig vermutete, tangierte die Beschränkung des Handels mit Salz und Heringen die Interessen verhältnismässig weiter Handelskreise. In grosse Aufregung gerieten vor allem die Lübecker Kaufleute. Unter dem Druck der sogenannten Nowgorod-Fahrer wandte sich im Mai 1638 der Rat von Lübeck an Mannersköld und protestierte gegen das im Jahr vorher verkündete Plakat. Er behauptete, dass diese zu dem Friedensvertrag von Stettin und zu den Absichten Gustav Adolfs in vollem Widerspruch stehende engherzige Handelspolitik allen um die Ostsee liegenden Ländern grossen Schaden zufügte, und dass sich der russische Handel in noch grösserem Masse als bisher in das Nördliche Eismeer verschöbe. Deshalb legte der Rat von Lübeck Mannersköld ans Herz, das verkündete Verbot zurückzuziehen. Mannersköld behauptete dagegen, dass man es hier faktisch nicht mit irgendeiner ungewöhnlichen Neuerung zu tun hätte, sondern dass Narva das Vorrecht auf den Salz- und Heringshandel schon unter den früheren schwedischen Königen bekommen hätte. Die jetzige Regierung hätte dasselbe nur bona fide bestätigt, damit es sowohl für die Narvenser, wie auch für die Fremden von Nutzen wäre. Er persönlich wolle weder den Handel der Lübecker, noch anderer fremder Kaufleute schädigen, sondern eher nach Kräften begünstigen. Nach Mannerskölds Schreiben wurde es den Lübeckern aber nicht klar, ob die Bestimmung von 1637 für sie in Geltung sei oder nicht. Deshalb ermächtigte der Rat den in Pleskau befindlichen Kaufhof beaufsichtigenden Lubbert

³⁴ N. Mannersköld an B. Oxenstierna am 9. IX. 1637, LRKKA XVIII 3 ERKA; der Rat von Narva an N. Mannersköld am 7. VI. und an B. Oxenstierna am 14. VI. 1639, Konzepte des Rats NLA.

Berger, persönlich mit dem Gouverneur in Narva über den Salz- und Heringshandel zu unterhandeln. Berger kam im April 1639 in Narva an. Natürlich konnte Mannersköld auch dem Lübecker Abgesandten kein grösseres Entgegenkommen erweisen, sondern beschränkte sich auf eine einsilbige Sympathieerklärung. Von Narvaer Bürgern hörte Berger, wie er nach Lübeck berichtet, bei dieser Gelegenheit, dass sich die Beschränkung des Salz- und Heringshandels in erster Linie auf die Niederländer³⁵ beziehe, die oft über Narva so viel Salz und andere Waren führten, dass es den Narvensern daneben nicht möglich sei, auch nur eine Last Salz zu verkaufen. Ausserdem teilte Berger noch mit, dass die Narvenser im Herbst des vorhergehenden Jahres den Lübeckern Kasper und Hans Rodde wohl Hindernisse in den Weg gelegt hätten, Salz nach Pleskau zu führen, aber während seines Aufenthalts in Narva wäre jenen das ohne jegliche Schwierigkeiten gelungen.³⁶ Dieses zeitweilige Entgegenkommen der Obrigkeit den fremden Kaufleuten gegenüber erregte in Narva grosse Aufregung. 1639 schickten die Narvenser hintereinander eine Reihe von Klagen und Forderungen in dieser Frage an die Behörden, dass das Verbot des Salz- und Heringshandels von neuem öffentlich bekanntgemacht würde, und dass die Übertreter bestraft würden.³⁷

Dieses unaufhörliche Pochen auf alte Privilegien war schliesslich doch von Erfolg. Als der Rat 1640 von neuem die Bestätigung der Privilegien des Salz- und Heringshandels erbat,³⁸ da gab die Regierung — eigentlich im Widerspruch zu ihren früher geäusserten Standpunkten — nach und bestätigte sie auf

³⁵ Über die niederländischen Faktoren Haselhorst und Willebrandt brachten die Narvenser 1639 bei der Obrigkeit eine Klage vor. S. der Rat von Narva an Mannersköld am 7. VI. u. an B. Oxenstierna am 14. VI. 1639, Konzepte des Rats NLA.

³⁶ Melander Die Beziehungen u. Unterhandlungen 126—130.

³⁷ Der Rat von Narva an N. Mannersköld am 7. VI. und an B. Oxenstierna am 14. u. 18. VI., 5. X. 1639, Konzepte des Rats NLA.

³⁸ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 4. VI. 1640, Livonica II 205 RA. Denselben Wunsch hatte der Rat auch bei Engelbrecht Mengden geäussert, der sich im Auftrag des Generalgouverneurs mit den Verhältnissen Narvas vertraut machte. S. Bericht von E. Mengden an die Vormundschaftsregierung vom 1. VII. (?) 1640, Livonica II 68 RA.

Grund des Rechtsbriefs von 1587.³⁹ Als der neue Rechtsbrief in Narva ankam, verbot Mannersköld die Durchfuhr von Salz und Heringen über Narva durch ein neues Plakat.⁴⁰ Natürlich war diese Lösung der Frage ein schwerer Schlag für die über Narva mit Russland handelnden Ausländer, vor allem die Lübecker. Noch im Juni 1640 riet Berger in einem Schreiben an die Ältesten der Nowgorod-Fahrer, man solle Mannersköld, von dem er glaubte, dass die Lösung in der erwünschten Richtung abhänge, ein Ahm Rheinwein zu Gefallen schicken, da dieser den sehr schätzte. Als er später von der Bestätigung der Narvaer Privilegien hört, wirft Berger den Nowgorod-Fahrern vor, den Wein nicht rechtzeitig an Mannersköld geschickt zu haben. Die Vorwürfe waren übrigens ganz umsonst, denn der Gouverneur hatte den Wein zwar erhalten, aber den Gang der Ereignisse hatte das keineswegs beeinflussen können.⁴¹

Die Frage der Sperrung der Durchfuhr von Salz und Heringen über Narva wurde von neuem aktuell bei den Handelsbesprechungen zwischen dem Rat von Lübeck und der schwedischen Regierung in Stockholm im Jahre 1643. Wie wir im vorigen Kapitel gesehen haben, ging die Initiative zu diesen Besprechungen von den gleichen Ältesten der Nowgorod-Fahrer von Lübeck aus. In ihrem Schreiben vom 8. Oktober 1642 lenkten sie die Aufmerksamkeit des örtlichen Rats auf die den Lübecker Kaufleuten in Narva auferlegten Beschränkungen und fügten hinzu, dass, falls die Durchführung dieser und noch anderer Beschränkungen den Narvensern so leicht gelinge, es sicher wäre, dass sie später versuchten, auch noch andere Beschränkungen in Kraft zu setzen. Sie könnten Lübecker Bürger und ihre Diener in Narva zu siedeln verlocken und schliesslich den ganzen besseren Handel an sich reißen.⁴² Bei den Verhandlungen in Stockholm wurde die Frage der Freiheit des Salz- und Heringshandels zu einem beherrschenden Thema. In der dem Thomas Runge für die Vorbesprechungen mitgegebenen Instruktion erteilt man diesem den Rat, auf even-

³⁹ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 14. VIII. 1640, I 51 NLA.

⁴⁰ Plakat von Mannersköld vom 1. X. 1640, I 51 NLA.

⁴¹ Melander op. cit. 132—133.

⁴² Melander Die Beziehungen Lübecks 5—6.

tuelle Behauptungen der schwedischen Regierung, als ob der Transithandel in Narva ausser Salz und Heringen für die Fremden frei sei, zu antworten, dass gerade diese beiden Handelsartikel am einträglichsten seien, und dass, solange die Handelsfreiheit nicht auf alle Waren erweitert würde, die Kaufleute auch gar kein Interesse hätten, den russischen Transithandel durch die Ostsee von neuem zu beleben. Falls die Rede darauf käme, dass auch in Lübeck die gleichen Beschränkungen gälten, sollte er behaupten, dass die Sache mit Lübeck und anderen deutschen Hafenstädten ganz und gar anders stände als mit den Hafenstädten der schwedischen Ostseeprovinzen. Da die Bürger der letztgenannten Städte nicht imstande wären, alle angekommenen Transitwaren aufzukaufen, wäre es ganz unsinnig, einen Zwang auszuüben, die Waren dort zu stapeln. In Lübeck dagegen wären viele reiche Kaufleute, weswegen alle eingeführten Waren bestimmt ihre Käufer fänden. Wenn aber die Waren derart wären, dass niemand sie haben wollte, dann erführe man das schon im Laufe von 2—3 Tagen und ermöglichte es, solche Waren baldigst frei weiter zu führen.⁴³ In einem auf den Namen der Königin adressierten Schreiben des Rats beklagte sich dieser wiederum u. a. darüber, dass ein Handel, bei dem es vorgeschrieben sei, nach Narva gebrachte Waren an Narvenser zu verkaufen, dem Verkäufer ausserordentlich ungünstig wäre. Da dem Käufer meist bares Geld fehle, müsse man jenen die Waren nur aufs Wort auf Kredit anvertrauen.⁴⁴

In den Verhandlungen vom Jahre 1643 versuchte die schwedische Regierung anfangs nach Möglichkeit, die Privilegien Narvas auf den Salz- und Heringshandel zu verteidigen. Axel Oxenstierna äusserte die Ansicht, dass den fremden Kaufleuten zwar grössere Freiheiten gegeben werden müssten als bisher, man müsse dabei aber im Auge behalten, dass auch die eigenen Bürger von Narva von dem über ihre Stadt getätigten Transithandel Nutzen hätten.⁴⁵ Es wäre unmöglich, sich Narva als irgendein Dorf vor-

⁴³ Melander op. cit. 11.

⁴⁴ Melander op. cit. 12—13.

⁴⁵ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 1. VI. und 19. IX. 1643, SRp. X 174—175, 272—273; Melander op. cit. 37.

zustellen, dem man den ganzen Handel abgenommen hätte und nur das Krugrecht gelassen.⁴⁶ Später machte er den Lübeckern den Vorschlag, einige ihrer Diener und Handelsagenten nach Narva zu schicken, um sich dort anzusiedeln und Bürgerrechte zu erwerben. Dadurch eröffnete sich den Lübecker Kaufleuten eine bequeme Möglichkeit zu handeln. Er fügte hinzu, dass viele Städte von diesem Modus Gebrauch machten, u. a. die Lübecker selbst in Stockholm.⁴⁷

Die Vertreter Lübecks dagegen behaupteten, dass, wenn die schwedische Regierung die Wiederbelebung des russischen Transithandels wirklich wünschte, sie die den Handel hindernden Privilegien der am Finnischen Meerbusen belegenen Städte annullieren müsste. Salz und Heringe wären auf den russischen Märkten die meist verlangten Handelsartikel. Deshalb wären alle ausländischen Kaufleute vor allem an der freien Durchfuhr dieser Waren über Narva interessiert. Zudem wären die Narvenser aus Mangel an Kapital nicht in der Lage, das ganze durchgeführte Salz, dessen Menge in den lebhaftesten Handelszeiten auf 5000 Last anstiege, für bares Geld aufzukaufen. Schliesslich betonten die Abgesandten, dass die deutschen Kaufleute gemäss der alten Privilegien und Verträge bei der Durchfuhr von Waren die gleichen Rechte in den Städten der Ostseeprovinzen hätten wie die einheimischen Bürger.⁴⁸ Der Vorschlag der Abgesandten bestand darin, dass statt des strikten Verbots der Durchfuhr von Salz und Heringen eine Anordnung in Kraft träte, wonach diese Waren 3 Tage lang in Narva zum Verkauf stehen müssten. Diese Zeit genügte, dass die Narvenser ihre nötigen Einkäufe tätigen könnten.⁴⁹ Im Verlauf der Besprechungen stimmten die Lübecker schliesslich zu, die Feilbietungszeit für Salz und Heringe auf 14 Tage zu verlängern.⁵⁰ In dieser Form nahm man endlich ihren Vorschlag seitens der schwedischen Regierung an und fixierte ihn in der am 13. Ok-

⁴⁶ Melander op. cit. 51.

⁴⁷ Melander op. cit. 50—51. Die Frage des Anlockens reicher Kaufleute, sich in den estnischen Städten anzusiedeln, werden wir in Kapitel IV noch genauer behandeln.

⁴⁸ Melander op. cit. 46—48.

⁴⁹ Melander op. cit. 43.

⁵⁰ Melander op. cit. 53.

tober der Stadt Lübeck gegebenen Resolution. Durch diese gab man den fremden Kaufleuten das Recht, Salz und Heringe nach 14-tägiger Feilbietung in Narva zu stapeln, dort im Engroshandel zu verkaufen oder nach Russland weiterzuführen. Dieselbe Regelung sollte später auch in Tallinn in Kraft treten. Demgegenüber wünschte die schwedische Regierung als Gegenleistung die gleichen Rechte für die Bürger Narvas und Tallinns in Lübeck und anderen deutschen Städten.⁵¹ Diesen Entscheid der Regierung teilte man auch dem Rat von Narva mit.⁵² Es scheint, dass sich Narva mit der Einschränkung seines Vorrechts auf dem Salz- und Heringshandel als unvermeidlich zufrieden gab. Wenigstens finden wir in der amtlichen Korrespondenz der Stadt kein Murren mehr darüber. Mehr oder weniger zufriedengestellt war auch Lübeck.

Einen neuen Stoff zu Missverständnissen gab das im Jahr 1648 verkündete Zollreglement des Russlandhandels in Tallinn, Narva und Nyen. Durch dieses Reglement ermöglichte man u. a. den fremden Kaufleuten, in den genannten Städten untereinander mit allen Waren zu handeln, oder sie über diese Städte durchzuführen, ausgenommen Salz, Heringe und Korn, womit zu handeln den örtlichen Bürgern als Alleinrecht verblieb.⁵³ 1651 schickt der in Aufregung geratene Rat von Lübeck in dieser Sache zwei Schreiben nach Narva, eines an den Rat, das zweite an den Vizestatthalter Hans Drake. Darin wird daran erinnert, dass die von der schwedischen Regierung an Lübeck gegebene Resolution es den Lübeckern ermöglichte, nach Ablauf des 14-tägigen Feilbietungstermins unbeschränkt mit Salz und Heringen zu handeln. Nach ihrer Ansicht könnte das neue Reglement den wirklichen Wünschen der Königin nicht entsprechen, da sie gerade durch möglichst grosse Freiheit den russischen Transithandel in die Ostsee leiten wollte. Deshalb bittet der Rat von Lübeck, dass der Rat von Narva in Anbetracht der erwähnten Tatsachen aufhörte, die Durchfuhr von Salz und Heringen zu hindern. Den Vizestatthal-

⁵¹ Melander op. cit. 65.

⁵² Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 13. X. 1643, R. reg. 1643 RA.

⁵³ Zollreglement von Tallinn, Narva und Nyen vom 31. III. 1648, Stiernman II 532—575 § VI.

ter aber bat man, auf den Rat einen Druck auszuüben, dass dieser Abstand nähme, den Lübecker Handel unrechterweise zu hemmen.⁵⁴ Sowohl der Rat von Narva, wie der statt des inzwischen aus Narva geschiedenen Drake antwortende Generalgouverneur Erik Stenbock lenkten die Aufmerksamkeit der Lübecker auf das im Jahr 1648 in Kraft getretene Zollreglement. Stenbock fügte noch hinzu, dass die Gründe, weswegen die im Jahr 1643 der Stadt Lübeck verliehenen Privilegien unbeachtet geblieben wären, in der verspäteten Durchführung der Vertragsbedingungen seitens der Lübecker zu suchen seien. Bekanntlich war Lübeck in den Jahren nach 1643 nicht imstande, auch nur etwas zur Belebung des Transithandels beizutragen. Nun wandte sich der Rat von Lübeck direkt an die Königin und den Reichskanzler. Die Briefe stellen quasi Anklagen gegen den Rat von Narva dar wegen Verletzung der Privilegien Lübecks von 1643. Der Rat bat, die Narvenser zu bestrafen und den im Jahre 1643 geschlossenen Handelsvertrag auf unbegrenzte Zeit zu verlängern. Die Lübecker Briefe blieben jedoch unbeantwortet, und die Frage kam nicht nennenswert weiter.⁵⁵ Erst als Lübeck 1652 vom russischen Zaren die Bestätigung seiner früheren Handelsprivilegien erreicht hatte, erfüllte die schwedische Regierung (1653) seinen Wunsch in Sachen der Verlängerung des Handelsvertrages von 1643.⁵⁶

Es ist sicher, dass die in Narva geltenden Beschränkungen auf dem Gebiet des Salz- und Heringshandels die gleiche Unzufriedenheit auch in anderen westeuropäischen Handelszentren hervorgerufen hätten, wenn letztere damals an dem über hier führenden Handelsweg grösseres Interesse gezeigt hätten. Axel Oxensternas Behauptung, dass die Niederländer den Narvensern das Vorrecht, die genannten Waren nach Russland zu führen,⁵⁷ gerne abgetreten hätten, muss als diplomatischer Schachzug angesehen werden, um die Lübecker zu beeinflussen.

Einen nicht weniger ernstlichen Konflikt erregte die Sperrung der Durchfuhr von Salz und Heringen auch zwischen Narva und

⁵⁴ Melander op. cit. 72—73; der Rat von Lübeck an den Rat von Narva am 15. VIII. 1651, I 74 NLA.

⁵⁵ Melander op. cit. 73—77.

⁵⁶ Melander op. cit. 77—81.

⁵⁷ Melander op. cit. 44, 51.

Tallinn, denn zur völligen Überraschung sowohl der Stadt Tallinn, wie auch der schwedischen Regierung rechneten die Narvenser auch die Tallinnenser als Fremde. Wer mit der Entwicklungsgeschichte der Handelsbeziehungen zwischen Narva und Tallinn im Mittelalter vertraut ist, dem dürfte jedoch der Narvaer Schritt weniger überraschend sein, denn das damals infolge der dauernden Streitigkeiten und Missverständnisse zwischen diesen Städten entstandene kühle Verhältnis veranlasste die Narvenser schon um die Mitte des XVI. Jahrhunderts, die Bewohner Tallinns beinahe auf die gleiche Stufe zu stellen wie diejenigen der überseeischen Städte.⁵⁸ Wahrscheinlich waren die Narvaer Standpunkte auch beeinflusst durch die häufig vorgekommenen Betrügereien, wo einem überseeischen Kaufmann gehöriges Salz auf den Namen eines Tallinner Bürgers über Narva geführt worden war.⁵⁹ Schon 1637, d. h. zur gleichen Zeit, als das Verbot der Durchfuhr von Salz und Heringen von Mannersköld unter dem Druck des Rats von Narva verkündet worden war, sehen wir die Tallinnenser energische Schritte zur rechtzeitigen Beseitigung der hierdurch drohenden Gefahr unternehmen. Dieses suchte man nach mittelalterlichem Vorbild auf dem Weg von Beratungen zwischen Vertretern der Räte zu bewerkstelligen. Zum 28. August beschlossen die Kontrahenten, ihre Vertreter auf das dem Tallinner Bürgermeister Georg Wangersen gehörige Gut Aa im Kirchspiel Lügänuuse zu schicken. Die Sitzung trug wohl nur informatischen Charakter, aber ihre Resultate erweckten bei den Tallinner Abgesandten gute Hoffnungen. Scheinbar glaubten auch die Narvaer Delegierten, dass ein Übereinkommen möglich wäre. Aber als die Bürgerschaft von Narva darnach ihren Standpunkt äussern sollte, erwies es sich, dass die Mehrheit der Bürger absolut nicht einverstanden war, bei den Tallinnensern Ausnahmen zu machen, denn in diesem Fall würden nur diese von den geltenden Beschränkungen Nutzen haben.⁶⁰ Es ist möglich, dass es den Tallinnensern in den folgenden Jahren, als die örtlichen Machthaber

⁵⁸ Süvaley 189, 283.

⁵⁹ S. z. B. Protok. des Rats von Narva vom 4. X. 1634, I 3 NLA.

⁶⁰ Protok. des Rats von Tallinn vom 25. VIII. u. 13. X. 1637, Ab 53 TLA; der Narvaer Ratsherr Hermann Herbers an Georg Wangersen und Johann Wibbeking am 27. IX. 1637, BD 8^a TLA.

in Erwartung der königlichen Resolution und unter dem Einfluss der Proteste ausländischer Kaufleute in dieser Frage Unbeständigkeit⁶¹ zeigten, trotzdem glückte, die frühere Freiheit der Durchfuhr von Salz und Heringen zu erlangen. Wenigstens hören die Beschwerden in dieser Sache auf. Eine völlige Überraschung scheint den Tallinnensern das neue Inkrafttreten des Transitverbots für Salz und Heringe über Narva auf Grund des Rechtsbriefs von 1640⁶² gewesen zu sein. Nachdem das bekannt wurde, schickte Tallinn ein Protestschreiben an den Rat von Narva, in dem betont wurde, dass die Narvenser den neuen Rechtsbrief falsch interpretiert hätten. Das in Kraft getretene Verbot stände weder im Einklang mit den alten Rezessen der livländischen Städte noch mit den der Stadt Tallinn von der schwedischen Regierung erteilten Privilegien. Zugleich wurde hinzugefügt, dass die kürzlich aus Schweden zurückgekehrten Tallinner Abgesandten dort gehört hätten, dass in dem Privileg von Narva unter dem Wort „Fremde“ allein die Ausländer zu verstehen wären, nicht aber die schwedischen Untertanen.⁶³ In einem Brief an den Gouverneur Mannersköld bat man ihn, seinerseits zu helfen, dem Rat von Narva den Sinn des erwähnten Privilegs richtig zu erklären. Der Gouverneur machte auch den Tallinnensern neue Hoffnungen auf eine glückliche Lösung.⁶⁴ Es ergab sich aber das Gegenteil. Jetzt blieb dem Rat von Tallinn nichts anderes übrig, als seine Abgesandten nach Stockholm zu schicken, um in der Sache Klarheit zu schaffen.⁶⁵ In ihrer Antwort an den Rat von Tallinn am 31. August 1641 erklärte die Vormundschaftsregierung folgendes: obgleich die Tallinner Bürger in dem Sinn zu den Fremden zu rechnen sind, dass sie nicht die Lasten tragen wie die einheimischen Bürger Narvas, und weil sie dort keinen ständigen Wohn-

⁶¹ Melander Die Beziehungen und Unterhandlungen 130.

⁶² Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 14. VIII. 1640, I 51 NLA.

⁶³ Der Rat von Tallinn an den Rat von Narva am 12. I. 1641, Bh 62 TLA.

⁶⁴ N. Mannersköld an den Rat von Tallinn am 18. II. 1641, BF 22 TLA.

⁶⁵ Die Vertreter des Rats von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 14. VII. 1641, Livonica II 45 RA.

sitz haben, ermöglichte es ihnen die Regierung dennoch, in Sachen der Durchfuhr von Salz und Heringen ihre alten Freiheiten und Rechte in Narva auf der früheren Basis zu genießen.⁶⁶ Der Beschluss wurde dem Rat von Narva mitgeteilt.⁶⁷

Doch auch jetzt wurde die Freigabe der Durchfuhr von Salz und Heringen für die Tallinner Bürger nicht ohne Hindernisse verwirklicht. In der Hoffnung, dass es ihnen gelänge, sich gegen die „unrechten Begründungen“ der Tallinnenser zu wehren und eine neue Bestätigung der Privilegien von 1587 und 1640 in ihrer genauen Formulierung zu erlangen, eilten sich die Narvenser durchaus nicht, den Transit von Salz und Heringen freizugeben. Wiederum bat der Rat von Tallinn den Gouverneur Mannersköld, auf den Rat von Narva einzuwirken, wobei dieser versprach, nötigenfalls mit starker Hand einzugreifen.⁶⁸ Dass die Narvenser mit der Erklärung der Regierung bei weitem nicht zufriedengestellt waren, geht daraus hervor, dass sich 1643 der Rat mit Beschwerden über die Bürger von Tallinn sowohl an den Generalgouverneur, wie auch an die Regierung wendet, wobei er erwähnt, dass sich mit der von den Tallinnensern so „aufgeblasenen“ Durchfuhr von Salz und Heringen nur 2—3 Personen beschäftigten, und dass das nach Russland geführte Salz in der Hauptsache gar nicht jenen gehöre, sondern Lübeckern, Niederländern und anderen Fremden, deren Faktoren sie wären. Wenn man den Betrug in Betracht zöge, der unter der Flagge der Transitfreiheit geschähe, dann wäre es richtiger, diese ganz abzuschaffen und Narva auf Grund seiner 1587 und 1640 erhaltenen Rechte zu schützen.⁶⁹ Es ist natürlich, dass die Regierung den Vorschlag der Narvenser bezüglich der Beschränkung des Salz- und Heringshandels nicht erfüllen konnte. Stattdessen scheint sie eine genauere Kontrolle aller über

⁶⁶ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 31. VIII. 1641, *Bunge* II 235—236.

⁶⁷ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 31. VIII. 1641, *R. reg.* 1641 RA.

⁶⁸ N. Mannersköld an den Rat von Tallinn am 22. IV. 1642, *BF* 22 TLA.

⁶⁹ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 6. IV. 1643, *Livonica* II 205 RA; E. Gyllenstierna an die Vormundschaftsregierung am 24. III. 1643, *Livonica* II 170 RA.

Narva mit Russland Handelnden empfohlen zu haben, um Betrug zu vermeiden. Diese führte denn auch Narva unter Beihilfe der Regierungsgewalt von nun an energischer durch als vorher.⁷⁰ Das im Jahre 1644 in Narva gegründete Kommerzkollegium stellte für die fremden Kaufleute folgende Verordnungen auf. Alle durchgeführten Waren sind in dem Lager oder sog. Packhaus der Stadt abzustellen. Die Tallinnenser, die von dem Zwang der 14-tägigen Feilbietung von Salz und Heringen am Ort befreit waren, hatten diese Pflicht nicht. Sie brauchten nur bei der Ankunft der Warensendungen dem Bürgermeister oder den Handelsherren ein Zertifikat vorzulegen, dass die Ware tatsächlich einem Tallinner Bürger gehöre.⁷¹

Aber gerade die Befreiung von dem Zwang, die Waren in dem Packhaus unterzubringen, bot den Narvensern eine günstige Gelegenheit, den Kaufleuten von Tallinn einen neuen Streich zu spielen — sie ermöglichten ihnen von nun an überhaupt nicht mehr, ihr Salz im Packhaus unterzubringen. Wenn deshalb im Hafen von Kulgu gerade keine Schiffe lagen, musste das Salz unter freiem Himmel liegen, wo es bei Regen und Feuchtigkeit zu schmelzen drohte. Aus dieser Not heraus waren die Tallinner schon 1641 gezwungen, Mannersköld um Hilfe anzugehen. Seine Einmischung zwang die Narvenser wohl, vorübergehend nachzugeben; als Resultat lagerten z. B. 1641, 1642 und 1644 grössere Partien Salz von Tallinner Kaufleuten den Winter über im Packhaus in Narva, bis sie im folgenden Jahr nach Pleskau weitergeschickt wurden. Später aber weigerten sich die Narvenser von neuem, das Salz der Tallinner in ihrem Packhaus unterzubringen. Deshalb wendet sich im Mai 1646 der Rat von Tallinn um Hilfe an den Generalgouverneur von Ingermanland Karl Mör-

⁷⁰ S. darüber u. a. das Plakat von E. Gyllenstierna vom 6. III. 1643, wodurch man versuchte, den von den Fremden betriebenen Detailverkauf, den Landhandel und das Krughalten in Narva zu sperren, und Regelungen machte bezüglich des 14-tägigen Feilbietens der Waren am Ort, bezüglich des Handelns in Iwangerod und des Bauens von Packhäusern. I 51 NLA.

⁷¹ *Protocollum Deliberationum et Ordinationum... 1644, Livonica II 246 RA.* Das Zertifikat muss wahrscheinlich vom Rat von Tallinn herausgegeben worden sein.

ner⁷² und an die Reichsregierung.⁷³ Es scheint, dass die Narvenser auch diesmal gezwungen waren nachzugeben.⁷⁴

Bald erfanden die Narvenser einen neuen Kniff, den Tallinner Salzhandel zu beschränken. Sie ermöglichten zwar den Tallinnensern, in Narva frei mit den Russen zu handeln, hier ihr Salz zu verkaufen, es nach Russland weiterzuführen oder in Narva im Stapel zu lassen, aber das von den Russen in Tallinn aufgekaufte Salz liessen sie nicht frei durch Narva führen. Wieder war Tallinn gezwungen, von Stockholm Hilfe zu erbitten. Da der von Erik Oxenstierna unternommene Versöhnungsversuch keine Resultate gezeitigt hatte, entschied die Regierung, dass der Rat von Narva bis zur formellen Übereinkunft zwischen diesen Städten verpflichtet wäre, durch seine Stadt sowohl das den Tal-

⁷² Der Rat von Tallinn an K. Mörner am 5. V. 1646, Bh 62 TLA.

⁷³ Der Rat von Tallinn an G. Wangersen u. B. Rosenbach (Bech) am 10. VI. 1646, BA 13 TLA.

⁷⁴ A. Oxenstierna an E. Oxenstierna am 15. I. 1647, die von A. Oxenstierna geschriebenen Briefe von 1646—1654, Vitt. Hist. o. Antikvitets Akademien. Die Gründe der Handlungsweise des Rats von Narva sind zu suchen: 1. in dem Wunsch, die Tallinnenser zu zwingen, die Durchfuhr von Salz aufzugeben, und 2. in dem Bestreben, ein Steigen des Salzpreises zu verhindern, was ein langwieriges Stapeln der genannten Ware ermöglicht hätte. Bezüglich der gleichen Politik in Riga s. Jensch Der Handel Rigas 97—98.

Den Tallinner Salzhandel beschränkte man in Narva ausserdem noch durch Zölle. Trotz der auf Grund des Privilegs von 1630 bezüglich des durchgeführten Salzes geltenden Lizenzfreiheit unterwarf man das Salz der Tallinnenser in Narva dem Zoll. Die Regierung erklärte im Jahre 1646 dazu, dass nur das Salz, welches in Tallinn abgeladen worden war, in Narva zollfrei wäre. Das direkt aus dem Ausland angekommene Salz wäre als fremde Ware anzusehen. In der Absicht, eine genauere Kontrolle durchzuführen, beabsichtigte man nun, in Narva die Anordnung zu treffen, alles eingeführte Salz bei der Ankunft dem Zoll zu unterwerfen, aber im Falle des Weiterführens des Salzes nach Russland sollte man die entsprechende Zollgebühr den Tallinner Bürgern zurückzahlen. Aber die Tallinner Klagen über den Salzzoll hörten nicht auf. Der Rat von Tallinn an K. Mörner am 5. V. 1646, Bh 62 TLA; die Abgesandten des Rats von Tallinn an Christina (undatiert, eingetr. am 20. VI. 1646), Livonica II 45 RA; Christina an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, Bunge II 251; der Rat von Tallinn an Christina am 10. IV. 1648, Livonica II 45 RA.

linner Bürgern gehörende Salz, wie auch das von ihnen an die Russen verkaufte unbehindert nach Russland zu führen zu gestatten.⁷⁵ Der Rat von Narva aber war mit dieser Entscheidung nicht einverstanden, und schon im April 1654 schickte er an die Regierung in dieser Sache ein längeres Memorandum, in dem er versuchte, durch Argumente, die er aus seinen Privilegien, aus der Geschichte des Ostseehandels und aus den tatsächlichen Verhältnissen vorbrachte, die Behauptungen Tallinns umzustossen.⁷⁶ Es scheint aber, als ob eine Antwort ausblieb, was sich durch den Thronwechsel und die bald darauf ausgebrochenen Kriege erklären lässt. Der Streit zwischen beiden Städten hörte jedoch nicht auf, sondern nahm sogar in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts einen neuen Aufschwung.⁷⁷

Da Tallinn die Durchfuhr von Salz und Heringen recht energisch forderte, könnte man annehmen, dass dort auf diesem Gebiet für die anderen Kaufleute vielleicht grössere Freiheiten herrschten. Eine derartige Vermutung erweist sich aber als völlig irrig, denn das Verbot für die Durchfuhr dieser Handelsartikel herrschte hier schon seit dem Mittelalter und war in der schwedischen Zeit von Johann III. bestätigt worden.⁷⁸ Es ist auch kein Grund anzunehmen, dass Tallinn nicht imstande gewesen wäre, von diesem Verbot nach Bedarf Gebrauch zu machen. Faktisch aber scheint in dieser Beziehung eine Lage geherrscht zu haben, dass die westlichen Kaufleute nicht einmal versucht haben, eine so schwere Ware über Tallinn, d. h. auf dem Landweg, nach Russland zu führen. Deshalb sehen wir von den ausländischen Kauf-

⁷⁵ Der Rat von Tallinn an E. Oxenstierna am 29. III. 1653, Bh 62 TLA; die Abgesandten des Rats von Tallinn an Christina und das Kommerzkollegium 1653 (undatiert), Livonica II 45 RA; Protok. des schwedischen Reichrats vom 16. IX. 1653, SRp. XV 507—512; Christina an den Rat von Tallinn am 23. XI. 1653, Bunge II 280—281; an den Rat von Narva am 28. XI. 1653, R. reg. 1653 RA.

⁷⁶ Der Rat von Narva an Christina am 17. IV. 1654, Livonica II 205 RA.

⁷⁷ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung Karls XI. am 29. IV. 1662, Livonica II 205 RA. S. auch entsprechendes Material unter Bh 62 TLA.

⁷⁸ Johann III. an den Rat von Tallinn am 1. VIII. 1590, Bunge II 186.

leuten keinen Angriff auf die Vorrechte des Salz- und Heringshandels von Tallinn, wie das in Narva der Fall war. Auch in dem Handelsvertrag zwischen Lübeck und Schweden im Jahre 1643 bleibt dieses Vorrecht Tallinns völlig unberührt.⁷⁹ Da der Rat von Tallinn aus der Bekanntmachung der Regierung betreffs der Schliessung eines Handelsvertrages mit Lübeck,⁸⁰ in dem man empfahl, den Fremden grössere Handelsfreiheiten zu geben, herauslas, dass man auch von ihm die Freigebung der Durchfuhr von Salz und Heringen verlangte, sprach er sich in einem heftigen Protest dagegen aus. Dem Schreiben wurde hinzugefügt, dass es befremdend wäre zu hören, dass die Lübecker von den hiesigen Städten die Entäusserung der Vorrechte auf den Salz- und Heringshandel verlangten, während sie selbst bei sich durchaus keine Transitfreiheit gewährten. Die einheimischen Bürger könnte man unter keinen Umständen mit den Fremden auf eine Stufe stellen, da sie, und nicht die Fremden, verpflichtet wären, Stadt und Hafen zu bauen und zu unterhalten, sowie andere Lasten zu tragen. Dass die Lübecker das verlangten, was sie selbst den anderen nicht gestatteten, daraus gehe deutlich hervor, wie eigennützig ihre Wünsche seien. Tallinn wäre nur in dem Fall einverstanden, in der Frage des Salz- und Heringshandels nachzugeben, wenn es die Bestätigung des Stapelmonopols als Kompensation erhielte.⁸¹

Das Vorrecht Tallinns auf die Durchfuhr von Salz und Heringen blieb in der behandelten Periode unberührt, obgleich die Verhandlungen von 1646—48 zwischen dem Rat von Tallinn und Vertretern der Regierung zwecks Besserung der hiesigen Handelsverhältnisse eine Änderung hätten herbeiführen können. In dem am 24. März 1648 unterschriebenen Abkommen gewährten der Rat von Tallinn und die Bürgerschaft (d. h. die Gilden) den fremden Kaufleuten für den Handel in Tallinn eine Reihe weitreichender Freiheiten, aber das Monopol des Salz- und Herings-

⁷⁹ Melander Die Beziehungen Lübecks 61—66.

⁸⁰ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 14. X. 1643, Bunge II 240—242.

⁸¹ Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 4. I. 1644, Livonica II 45 RA.

handels blieb in der früheren Form bestehen.⁸² Noch im Jahr 1653 fällt Philipp Krusenstiern eine scharfe Kritik an der Beschränkung des Tallinner Salzhandels im Interesse der einheimischen Bürger. Er erwähnt, dass nach der 1636 vom Rat angenommenen Verordnung alle Salzimporteure (sowohl fremde, wie einheimische) verpflichtet wären, das Salz den einheimischen Bürgern zum Verkauf anzubieten. Dieser gewöhnlich in kleineren Partien getätigte Verkauf geschähe öfter auf Kredit, wobei das Eintreiben der kleineren Summen bei den vielen (20 und mehr) Debitoren dem ausländischen Kaufmann grosse Schwierigkeiten bereite. Manchmal ziehe sich das Einkassieren der Schulden so in die Länge, dass es passiere, dass die sich am Ort befindenden ausländischen Kaufleute überwintern müssten.⁸³

In Nyen scheint bezüglich der Durchfuhr von Salz und Heringen die gleiche Freiheit geherrscht zu haben wie in Narva. Zur Zeit der Revision 1640 haben hier offenbar jegliche Beschränkungen gefehlt.⁸⁴ Später entstehen Nyen in dieser Beziehung dieselben Missverständnisse mit den Nachbarstädten Tallinn und Narva, analog dem Verhältnis zwischen den beiden letztgenannten Städten in Sachen der Durchfuhr von Salz und Heringen. Im Jahr 1650 beschwert sich der Rat von Narva bei der schwedischen Regierung, dass die Nyener den Narvensern ihr in Nyen unverkauft gebliebenes Salz nicht ermöglicht hätten zu stapeln, um günstigere Verkaufsmöglichkeiten dort abzuwarten. In Narva würde das allen fremden Kaufleuten möglich gemacht.⁸⁵ Die Regierung entschloss sich, die Narvaer Wünsche unter der Bedingung zu befriedigen, dass die Narvenser ihr in Nyen befindliches Salz nur an die dortigen Bewohner und nicht in kleineren Mengen als zu Hunderttonnen-Partien verkauften.⁸⁶ Etwas

⁸² Der zwischen Erik Oxenstierna und dem Rat von Tallinn geschlossene Vertrag vom 24. III. 1648, *Livonica* II 248 RA; ebenso *Bunge* II 253—271.

⁸³ Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina und das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA.

⁸⁴ Revisionsprotok. von D. Kempe vom 14. VI. 1640, *Livonica* II 68 RA.

⁸⁵ Die Abgesandten des Rats von Narva an Christina am 10. VIII. 1650, *Livonica* II 205 RA.

⁸⁶ Christina an den Rat von Narva am 27. XI. 1650, I 51 NLA.

später klagte Tallinn, dass der Rat von Nyen, dem schlechten Beispiel von Narva folgend, den russischen Kaufleuten nicht ermöglichte, ihr in Tallinn gekauftes Salz und Heringe über Nyen nach Russland zu führen, obgleich das auf Grund entsprechender Privilegien Tallinns frei wäre.⁸⁷ Wie aus einem Brief des Rats von Narva an die Regierung im Jahre 1654 hervorgeht, gestattete Nyen den Tallinnensern auch nicht, ihr unverkauft gebliebenes Salz daselbst zu stapeln.⁸⁸ Die Frage der Durchfuhr und des Stapelns entschied die Regierung zugunsten Tallinn erst 1663.⁸⁹ Aber die zwischen den 3 Städten herrschenden Missverständnisse auf dem Gebiet des Salz- und Heringshandels dauerten trotz allem auch noch weiterhin an.⁹⁰

Was endlich Tartu anbelangt, so galt juridisch auch hier das Verbot der Durchfuhr von Salz und Heringen für die fremden Kaufleute. Das war augenscheinlich am Ende des Mittelalters aufgekomen und hatte 1585 die Bestätigung Stephan Bathorys gefunden.⁹¹ Noch im ersten Viertel des XVII. Jahrhunderts hat es in Tartu darüber Missverständnisse mit den Pärnuer Kaufleuten gegeben. Die Grosse Gilde verlangte nämlich von ihrem Rat das Verbot der Durchfuhr von Salz und anderen Waren für die Pärnuer nach Russland.⁹² Aber in der behandelten Periode kam die Frage der Durchfuhr von Salz über Tartu überhaupt nicht mehr auf die Tagesordnung, denn es war viel leichter und billiger, derartig schwere Waren auf dem Wasserweg über Narva nach Pleskau zu transportieren. Deshalb wäre es vom Regierungsstandpunkt hier wie in Tallinn völlig überflüssig gewesen, dieses faktisch bedeutungslose Privileg aufzuheben.

So sahen wir, dass hinsichtlich der Durchfuhr von Salz und Heringen nach Russland in allen für den Transithandel in Frage

⁸⁷ Die Abgesandten des Rats von Tallinn an Christina 1653 (undatiert), *Livonica* II 45 RA.

⁸⁸ Der Rat von Narva an Christina am 17. IV. 1654, *Livonica* II 205 RA.

⁸⁹ Die Vormundschaftsregierung Karls XI. an den Rat von Tallinn am 30. X. 1663, *Bunge* II 316.

⁹⁰ *Bonsdorff* 436—437.

⁹¹ Deduktion der Tartuer Rechte vom 27. VII. 1647 (Kopie), BH 16 TLA.

⁹² *Gadebusch* II:2·500.

kommenden estnischen Städten früher ein völliges Verbot herrschte, das aber später beim Einschreiten der schwedischen Regierung in Narva als dem Hauptzentrum dieses Handels bezüglich der Fremden in den Zwang einer 14-tägigen Feilbietung abgeändert, bezüglich der einheimischen Kaufleute jedoch gänzlich aufgehoben wurde. Hinsichtlich aller anderen Waren galten kungen. In Tallinn scheint der Transit völlig frei gewesen zu bei der Durchfuhr nach Russland schon früher mildere Beschränkung sein.⁹³ In dem Abkommen von 1648 fixierte man die diesbezügliche Freiheit folgendermassen: Salz und Heringe hätten die fremden Kaufleute kein Recht zu verkaufen ausser an die einheimischen Bürger. Alle anderen Waren aber könnten sie nach eigenem Wunsch entweder in Tallinn niederlegen, am Ort verkaufen oder durchführen.⁹⁴ In Narva galt auf Grund des Rechtsbriefes von 1587 für die durchgeführten Waren ein 14-tägiger Feilbietungszwang.⁹⁵ Tatsächlich gelang es der Stadt in den Kriegszeiten nicht, dieses Recht in Kraft zu setzen, und es ging für längere Zeit verloren. 1637 aber brachte der Gouverneur Mannersköld auf Wunsch des Rates von Narva den 14-tägigen Aufenthaltswang durch ein amtliches Plakat wieder in Geltung.⁹⁶ Es ist möglich, dass die Regierung die Absicht gehabt hat, bei der Durchfuhr der Waren in Narva eine grössere Freiheit walten zu lassen. In der Resolution der Regierung vom Jahre 1640 wird nämlich erwähnt, dass der Transit aller Waren, ausser Salz und Heringen, nach Russland jetzt wohl für die fremden Kaufleute frei bliebe, dass sich aber die Regierung weiterhin eine gründliche Orientierung in dieser Frage vorbehielte.⁹⁷ Aber eine Neuerung wurde trotz allem nicht eingeführt. In dem im Jahr 1643 von Generalgouverneur Erik Gyllenstierna veröffentlichten Reglement ist klar ausgedrückt, dass die Fremden die Transitwaren (ausser Salz und Heringen) in Narva im Laufe von 14

⁹³ Bunge II. 186.

⁹⁴ Bunge II 262.

⁹⁵ Rechtsbrief Johannis III. an Narva vom 5. IX. 1587, I 51 NLA.

⁹⁶ Plakat von Mannersköld vom 11. IX. 1637, Registratur des Gouverneurs von Narva 1637—1638 RA.

⁹⁷ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 14. VIII. 1640, I 51 NLA.

Tagen den einheimischen Bürgern zum Verkauf anbieten müssten.⁹⁸ Im selben Jahr unterwarf man schliesslich auch die Salz- und Heringsdurchfuhr der gleichen Verordnung. Bezüglich der in Richtung Tallinn durchfahrenden russischen Kaufleute scheint völlige Freiheit geherrscht zu haben. Wenigstens fehlen hier Klagen der Russen über Beschränkungen.

Etwas anders gestaltete sich die Lage in Tartu. Hier bemerkt man die Tendenz, das Stapel- und Gastrecht strenger behandeln zu wollen. Schon am Ende des XVI. Jahrhunderts sehen wir, dass Tartu von der polnischen Regierung die völlige Sperrung der Weiterfahrt der westlichen Kaufleute von Tartu nach Russland verlangt.⁹⁹ Mit der gleichen Bitte trat die Stadt später auch an die schwedische Regierung heran. Zur Motivierung ihres Standpunktes brachte sie vor, dass die Niederländer, Lübecker u. a. fremde sog. Lieger die Einwohner Tartus aller Einkünfte beraubten, da sie, ohne die Stapelrechte Tartus überhaupt zu berücksichtigen, jahraus, jahrein mit grossen Summen in Pleskau und Petseri handelten. Wegen solcher schädlichen Betätigung der Fremden erlitten sogar Tallinn und Narva grossen Nachteil.¹⁰⁰ Die schwedische Regierung stellte sich — wie wir im vorigen Kapitel sahen — bezüglich der Wiederbestätigung der Tartuer Stapelrechte auf einen ziemlich kühlen Standpunkt. Und da das Handeln mit Pleskau in damaliger Zeit in grossem Umfang über andere Handelswege erfolgte, vor allem über Narva, so hätte es nicht einmal die erwünschten Resultate zeitigen können, wenn den westlichen Kaufleuten die Weiterfahrt aus Tartu nach Russland verboten worden wäre. Dagegen erlangte Tartu hinsichtlich der von hier nach Westen geführten russischen Waren einen zeitweiligen Erfolg. Es hatte verlangt, dass für die durchreisenden russischen Kaufleute der Zwang eines 14-tägigen Aufenthalts eingeführt würde.¹⁰¹ Die Regierung schob anfangs eine Stellungnahme in

⁹⁸ Verordnung von E. Gyllenstierna vom 6. III. 1643, I 51 NLA.

⁹⁹ Gadebusch II: 2 29, 91, 127—128, 459.

¹⁰⁰ Der Rat von Tartu an die Vormundschaftsregierung (undatiert, 1634?) und an Christina 1650 (undatiert), Livonica II 151 RA; Bericht des Rats von Tartu an J. Weydenhain am 24. VII. 1654, XLI TrtLA.

¹⁰¹ Der Rat von Tartu an die Vormundschaftsregierung (undatiert, 1634?), Livonica II 151 RA.

dieser Frage auf längere Zeit hinaus. Aber schliesslich (im Jahre 1646) entschied sie sich, den russischen Kaufleuten einen 4-tägigen Haltezwang aufzuerlegen.¹⁰² Aber schon diese verhältnismässig zurückhaltende Beschränkung rief gleich am Anfang verschiedene Proteste hervor. Vor allem erhoben die durchfahrenden russischen Kaufleute ein grosses Geschrei darüber. Schon zu Beginn des Jahres 1647 schrieb Erik Oxenstierna an die Regierung, dass die über Tartu nach Tallinn gekommenen Russen über das zeitraubende Festhalten der Waren klagten, das in Widerspruch stände zu den für sie auf Grund des Friedensvertrages geltenden Freiheiten in den Ostseeprovinzen. Nach einer von ihnen eingezogenen Information wäre sogar ein Teil der russischen Kaufleute, als sie das gehört hätten, auf halbem Wege wieder umgekehrt. Der Gouverneur fand, dass die vor kurzem in Tartu eingeführte Beschränkung möglichst schnell wieder aufgehoben werden müsste, da sie die Russen aus Tartu und den anderen hiesigen Städten ganz und gar verscheuchen könnte. Seiner Ansicht nach erlangten selbst die Tartuer Bürger nicht den erwarteten Vorteil, da nur wenige von ihnen imstande wären, etwas von den Russen zu kaufen.¹⁰³ Es war ganz natürlich, dass auch Tallinn mit der Beschränkung der über Tartu kommenden russischen Kaufleute nicht einverstanden sein konnte. In einem Schreiben an Erik Oxenstierna vom August 1647 teilt der Rat ihm mit, dass die Einwohner Tallinns zwar mit der Verlegung des Handelsweges über Tartu nach Pleskau ganz einverstanden wären, keineswegs aber mit dem auferlegten Zwangsaufenthalt.¹⁰⁴ Unter dem Eindruck verschiedener Klagen, besonders aber beeinflusst durch die im Jahr 1647 in Moskau abgehaltenen schwedisch-russischen Verhandlungen annullierte die Regierung zu Beginn des Jahres 1648 den für die russischen Kaufleute in Tartu geltenden Zwangsaufenthalt. Die diesbezügliche Verordnung erteilte der Rigaer Gouverneur dem Statthalter in Tartu Anders Koskull am 4. Februar 1648.¹⁰⁵

¹⁰² G a d e b u s c h III:1 219.

¹⁰³ E. Oxenstierna an Christina am 5. III. 1647, Livonica II 9 RA.

¹⁰⁴ Der Rat von Tallinn an E. Oxenstierna am 2. VIII. 1647, Bh 62 TLA.

¹⁰⁵ E. Stenbock an A. Koskull am 4. II. 1648, LRKKA III 5^a ERKA. Am 25. III. 1648 erinnert E. Oxenstierna von neuem Koskull daran, ERKKA A 95 ERKA.

Neben der Freiheit des Warentransits erstrebte die Regierung in den Stapelstädten die Annullierung der geltenden Beschränkungen für die fremden Kaufleute beim Handeln untereinander. Bekanntlich bildete das Prinzip „Der Gast handle nicht mit dem Gaste“ eine der Grundsäulen des Gastrechts, das bis dahin unerschütterlich auch in den estnischen Städten gegolten hatte. Die schwedische Regierung aber vertrat die Ansicht, dass gerade die pedantische Anwendung dieser Beschränkung neben dem Stapelzwang der schwächste Punkt der Handelspolitik der hiesigen Städte wäre. Wenn man den westlichen Kaufleuten nicht ermöglichte, in den Stapelstädten unmittelbar mit den Russen zu handeln, dann seien sie an deren Besuch auch nicht sonderlich interessiert. Da aber zudem die örtlichen Kaufleute wegen des Mangels an Betriebskapital nicht imstande wären, die beiderseitigen Waren für bares Geld zu kaufen, sondern mit der Möglichkeit des Kaufs auf Kredit rechneten, müsste das Interesse der ausländischen Kaufleute am hiesigen Handel noch geringer werden.

In Tallinn wurde die Frage des wechselseitigen Handelns unter den Fremden erstmalig¹⁰⁶ nach der Schliessung des Handelsvertrags zwischen Lübeck und Schweden auf die Tagesordnung gebracht. Nachdem man erfahren hatte, dass die Regierung auf Drängen der Lübecker Narva neben Tallinn formell als Stapelort des Russlandhandels anerkannt hatte, waren die Tallinnenser sogleich freiwillig einverstanden, den Lübeckern und allen anderen fremden Kaufleuten in ihrer Stadt den unmittelbaren Handel mit den Russen zu gestatten, wenn nur das Stapelmonopol an Tallinn zurückgegeben würde.¹⁰⁷ Da die Regierung Tallinn in dieser Frage nicht entgegenkommen konnte, blieben die erwähnten Beschränkungen diesmal doch noch in Kraft. Seit 1646 wird die Frage der Erteilung grösserer Handelsfreiheiten an die Fremden in Tallinn noch aktueller, wobei die Regierung versuchte, durch den kurz vorher ins Amt eingetretenen Gouverneur Erik Oxenstierna auf die Stadt in dieser Richtung ihren Einfluss aus-

¹⁰⁶ Wenn man dazu nicht den gleichbasierten Streit zwischen dem Rat von Tallinn und dem estländischen Adel rechnet. S. darüber Soom Linnade võitlus maakaub. vastu 63—64.

¹⁰⁷ Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 4. I. 1644, Livonica II 45 RA.

zuüben. Als Gegenleistung für die von Tallinn in dieser und einer Reihe anderer Fragen gezeigte Nachgiebigkeit war die Regierung ihrerseits einverstanden, die Zölle herabzusetzen.¹⁰⁸ Da die Tallinnenser an den von Erik Oxenstierna entwickelten Plänen¹⁰⁹ für den Transithandel ernstlich interessiert waren, erwies es sich nicht als besonders schwer, sie in dieser Richtung geneigt zu machen. Schon im Herbst 1646 konnte der Gouverneur der Regierung berichten, dass die Stadt im Prinzip einverstanden wäre, den Russen im Handel mit den Fremden gleiche Rechte zu geben wie ihren Bürgern.¹¹⁰ Im Sommer 1647 wandte sich der Rat von Tallinn an die nach Moskau reisenden schwedischen Delegierten, wobei er bat, den russischen Kaufleuten mitzuteilen, dass man ihnen ermöglichte, in Stadt und Hafen von Tallinn mit anderen Fremden, z. B. mit Niederländern, Deutschen und Engländern, unmittelbar zu handeln.¹¹¹ Aus anderen Quellen geht aber hervor, dass die Tallinnenser trotzdem den Handel mit Salz und Heringen für sich reserviert hatten, welche Waren die Russen durch Vermittlung der dortigen Bürger kaufen konnten.¹¹² Auch wollte die Stadt anfangs nicht darauf eingehen, den Russen die Freiheit des Handelns mit der einheimischen Landbevölkerung zu geben.¹¹³ In dem von dem Rat von Tallinn und den Vertretern der Regierung am 24. März 1648 unterschriebenen Vertrag fixierte man die Freiheit des Handels der fremden Kaufleute miteinander folgendermassen: den russischen Kaufleuten ermöglichte man den Engroshandel sowohl mit den einheimischen wie auch mit fremden Kaufleuten mit allen Waren, ausser Salz, Heringen und Korn. Als Gegenleistung für die letztgenannte Beschränkung war es den Russen gestattet, mit Fellen und allerhand gegerbtem Leder auch

¹⁰⁸ Christina an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, Bunge II 247—249; Fries 336.

¹⁰⁹ z. B. an der Idee, den persischen Handel nach Westeuropa über Tallinn zu richten.

¹¹⁰ E. Oxenstierna an Christina am 3. X. 1646, Livonica II 9 RA.

¹¹¹ Der Rat von Tallinn an die schwedischen Delegierten in Moskau am 20. VII. 1647, Bh 62 TLA.

¹¹² Der Rat von Tallinn, die Ältesten der Gilden und die Bürgerschaft an E. Oxenstierna am 11. I. 1648, TA.

¹¹³ Protok. des Rats von Tallinn vom 15. III. 1648, Ab 60 TLA.

stückweise mit allen Händlern ohne Ausnahme zu handeln. Dieser Freiheit unterlagen aber nicht Seife, Handschuhe und andere derartige Artikel. Ferner war es den westlichen Kaufleuten gestattet, im Engroshandel unbehindert mit den Russen und untereinander zu handeln, ausgenommen Salz und Heringe.¹¹⁴ Dass die Regierung in dieser verhältnismässig wesentlichen Frage hinsichtlich Tallinns, das gewöhnlich starr an seinen Privilegien festhielt, ihr Ziel erreichen konnte, daran hat sich Erik Oxenstierna unzweifelhaft grosse Verdienste erworben.

In Narva erfuhr die Frage des Handels der Fremden miteinander eine etwas andersgelagerte Behandlung als in Tallinn. Den westlichen Kaufleuten war zwar das Handeln miteinander verboten, aber mit den Russen konnten sie es unter gewissen Bedingungen doch tun.¹¹⁵ Zu Beginn der schwedischen Herrschaft macht sich in Narva die Tendenz bemerkbar, seinen Bürgern auf dem Gebiet des Zwischenhandels das vollständige Monopol zu sichern. Ausgehend vom schwedischen Stadtgesetz, das in Narva im Jahr 1585 in Kraft getreten war, verbot der Statthalter Arvid Eriksson Stålbarm in seiner Handelsverordnung von 1596 den gesamten Handel der Fremden miteinander.¹¹⁶ Aber schon ein Jahr vorher hatte sich Tallinn beklagt, dass die Narvenser in ihrer Stadt die Tallinnenser nicht mit den Russen handeln liessen, trotz des Beschlusses von Uppsala und ungeachtet der von Johann III. dem Statthalter von Narva gemachten Vorschrift sowie der alten Handelstraditionen von Tallinn.¹¹⁷ 1598 entschieden die königlichen Kommissare die Streitfrage zugunsten Tallinns und gestat-

¹¹⁴ Der mit Tallinn geschlossene Vertrag vom 24. III. 1648, *Livonica* II 248 RA; *Bunge* II 261—262. S. auch Tallinner „Pfundkammer- oder Portori-Ordinanz“, v. J. 1652, Bh 14 TLA.

¹¹⁵ Schon um die Mitte des XVI. Jahrhunderts, als die livländischen Städte anfangen, den überseeischen Kaufleuten im unmittelbaren Handel mit den Russen Beschränkungen aufzuerlegen, nahm Narva einen Sonderstandpunkt ein. Als Tartu ihm 1540 einen derartigen Vorschlag machte, wies es diesen wegen der guten Beziehungen zu Lübeck zurück. *Süvape* 175.

¹¹⁶ Plakat von A. Stålbarm aus dem Jahre 1596, I 51 NLA; *Swerikes Rijkens Stadz Lagh cap. XXXIV* § 5.

¹¹⁷ Der Rat von Tallinn an Herzog Karl am 19. VII. 1595, *Livonica* II 43 RA.

teten dessen Kaufleuten, auf der gleichen Basis zu handeln wie die Narvaer. In bezug auf die Fremden gehörenden Waren war ihnen das allerdings nicht erlaubt.¹¹⁸ Narva gab sich mit diesem Entscheid jedoch nicht zufrieden und verlangte die Annullierung der Tallinner Vorrechte mit der Begründung, dass 1. die Tallinnenser ein falsches Spiel spielten zum Vorteil der fremden Kaufleute, und 2. auf Grund des hier geltenden schwedischen Stadtgesetzes.¹¹⁹ Da aber Narva verarmt war und die wenigen Einwohner wegen Mangels an Kapitalien nicht imstande waren, alle hierher geführten Waren aufzukaufen, setzte die Regierung im Jahr 1615 in Narva die Verordnung in Kraft, dass die westlichen Kaufleute mit den Russen nur im Beisein eines vereidigten Maklers, der ein einheimischer Bürger sein konnte, handeln dürften.¹²⁰ Obgleich die Bürgerschaft mit dem Handeln der Fremden miteinander absolut nicht einverstanden war, blieb dieser Zustand ganz uneingeschränkt noch bis ungefähr 1640 bestehen.¹²¹ Es scheint sogar, dass die Institution der Makler zeitweilig beiseitegelassen wurde. Bei den Reformen der Narvaer Stadtverwaltung von 1644 wurde das Amt der Makler von neuem eingesetzt. In Gegenwart der Makler konnten die westlichen Kaufleute mit den Russen im russischen Gasthof handeln. Das Handeln der westlichen Kaufleute untereinander oder mit dem örtlichen Adel und den Bauern war jedoch strikte verboten.¹²²

Da die Entwicklung des dritten Stapelplatzes — Nyens als Stadt — zusammenfällt mit der Zeit, wo sich die Prinzipien des freien Handels Bahn brachen, ist es wahrscheinlich, dass hier nicht einmal der Versuch gemacht wurde, den fremden Kaufleuten im Handel mit den Russen Zwang aufzuerlegen. Damit hatte die Regierung ihr Ziel in dieser vom Standpunkt der Transithandelspolitik wichtigen Frage in vollem Umfang erreicht. Wohl

¹¹⁸ Resol. der Königl. Kommissare am 27. II. 1598, I 51 NLA.

¹¹⁹ Der Rat von Narva an die zu Herzog Karl geschickten Abgesandten 12. III. 1600, Livonica II 205 RA.

¹²⁰ Die von der Reichsregierung veröffentlichte Handelsverordnung für Narva vom 21. XI. 1615, R. reg. 1615 RA.

¹²¹ Protok. der von D. Kempe am 22. VI. 1640 in Narva durchgeführten Revision, Livonica II 68 RA.

¹²² Protocollum Deliberationum 1644, Livonica II 246 RA.

sehen wir, dass die Russen 1651 dem Zaren klagen, dass man ihnen in den Ostseeprovinzen nicht frei mit den Fremden zu handeln gestatte, sondern sie zwänge, ihre Waren an die Bürger der dortigen Städte zu verkaufen; die gleiche Klage rief derartige Beschränkungen auch für die schwedischen Kaufleute in Nowgorod hervor. Trotzdem erwies sich, wie der schwedische Agent in Nowgorod Adolf Ebers erwähnt, die Klage als ganz unbegründet, denn bezüglich der Russen bestanden in Narva, Tallinn und Nyen erstaunlich weitgehende Freiheiten.¹²³

Nur in jenen Städten, deren Stapelprätension die Regierung nicht akzeptieren konnte, wie Tartu und Pärnu, scheint ein absolutes Verbot des Handelns der Fremden miteinander bestehen geblieben zu sein. In Pärnu kam die Frage der Ermöglichung des Handelns der westlichen Kaufleute mit den Russen in den 50-er Jahren des XVII. Jahrhunderts auf die Tagesordnung, gleichzeitig mit den Plänen der Vertiefung des Wasserweges Pärnu-Tartu-Pleskau, deren Verwirklichung Pärnu ermöglicht haben würde, Stapelplatz für den Pleskauer Handel zu werden. Diesen Plan legte der Kommerzdirektor von Livland Weydenhain im Jahr 1654 dem Rat von Pärnu vor. Der Standpunkt des Rats war aber der, dass die Erteilung der Handelsfreiheit erst dann in Frage kommen könnte, wenn der Wasserweg für die Schifffahrt schon eröffnet und der Russlandhandel nach Pärnu gerichtet wäre. In diesem Fall war die Stadt einverstanden, nach dem Vorbild Tallinns zu handeln.¹²⁴ Da aus der Ausbaggerung der Wasserstrasse nichts wurde, blieb natürlich auch das Handeln der Fremden miteinander wie bisher verboten. Aus dem gleichen Grund wurde auch in Tartu das Verbot des Handelns der Fremden miteinander nicht aufgehoben. 1646 bestätigte die Reichsregierung die erwähnte Beschränkung auf Vorschlag des Rats von neuem.¹²⁵ Wenn die im Transithandel tätigen Kaufleute an deren Annullierung irgendein Interesse gezeigt hätten, dann wäre sie zweifellos mit Hilfe der Regierung erfolgt, analog der Aufhebung zweier anderer durch

¹²³ E. Stenbock an Christina am 19. XI. 1651 (zusammen mit einem Schreiben von A. Ebers an ihn vom 16. XI. 1651), *Livonica* II 172 RA.

¹²⁴ Protok. des Rats von Pärnu vom 23. VI. 1654, Protok. v. J. 1654—1655 PLA.

¹²⁵ G a d e b u s c h III:1 219.

das gleiche corpus privilegiorum 1646 bestätigter Beschränkungen, wovon schon oben die Rede war.

Ausser den obenbeschriebenen galt in den hiesigen Städten auf Grund des Gastrechts noch eine Reihe anderer Beschränkungen. Den Fremden war es z. B. verboten, Detailhandel zu treiben, sich mit Streichhandel oder Krughalten zu befassen, oder am Ort über 6 oder 8 Wochen zu liegen, gemäss den Verordnungen der Städte. Da diese Beschränkungen in erster Linie den örtlichen Handel berührten, fällt ihre genauere Besprechung aus dem Rahmen vorliegender Arbeit.

Sich auf das Obengesagte stützend, erlangen wir in der Behandlung des Stapel- und Gastrechts in den estnischen Städten folgendes Bild. Nach dem Vorbild der überseeischen Hansestädte hatten die estnischen Stapelstädte am Ende des Mittelalters und in der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts angefangen, den Handel der fremden Kaufleute miteinander zu beschränken. Vor allem hinderte man diese an der Weiterfahrt aus den Stapelstädten. Den Russen waren Überseereisen absolut verboten. Die westlichen Kaufleute jedoch durften unter gewissen Bedingungen mit einigen Waren nach Russland weiterfahren. Eine zweite bedeutende Beschränkung bestand darin, dass man den Fremden nicht ermöglichte, in den Stapelstädten miteinander zu handeln, denn die Städte versuchten, ihre Bürger in alle Handelsaktionen einzuschalten. Als die schwedische Regierung die Probleme des russischen Transithandels zu lösen begann, verstand sie sofort, dass derart engherzige Beschränkungen keineswegs die Entwicklung des Handels fördern konnten, um so mehr als die Einwohner der hiesigen Städte aus Mangel an genügendem Betriebskapital keine Aussichten hatten, in dem Ost- und Westhandel die Rolle eines Vermittlers zu spielen, wie ihre Privilegien vorsahen. Die Standpunkte der Regierung wurden durch äussere Faktoren mächtig beeinflusst, besonders durch die 1643 mit Lübeck stattgefundenen Handelsbesprechungen, während denen auch viele Einzelfragen, die bisher nur Theorie gewesen waren, eine konkrete Gestalt annahmen. Am schwersten war die Annullierung derartiger Vorrechte in Tallinn, da die Stadt zäh an ihren alten Privilegien festhielt. Aber auch hier gelang es schliesslich dem Gouverneur Erik Oxenstierna, seinen ganzen Einfluss auf die Waagschale legend

und Zollvergünstigungen versprechend, die Stadt zu zwingen, den überseeischen Kaufleuten das Handeln mit den Russen zu gestatten. Dass die Annullierung der für die Fremden geltenden Beschränkungen nicht gleichmässig durchgeführt worden ist, kann man nicht der Regierung in die Schuhe schieben, denn sie führte die Neuerungen nur in den notwendigsten Grenzen durch. Die Fragen des Transits von Salz und Heringen in Tallinn und die Freiheit des Handelns der Fremden miteinander in Tartu und Pärnu blieben z. B. deshalb ungelöst, weil die Aufhebung solcher Privilegien von keiner faktischen Notwendigkeit war. Die Resultate der von der Regierung im Interesse des freien Handels unternommenen Schritte sind zusammenfassend folgende: 1) die Bestrebungen der russischen Kaufleute, auf die westeuropäischen Handelsmärkte zu gelangen, wurden liquidirt, 2) den westlichen fremden Kaufleuten wurde erlaubt, Salz und Heringe über Narva (und Nyen) nach 14-tägiger Feilbietung und den schwedischen Untertanen ohne jegliche Einschränkung nach Russland zu führen (die Durchfuhr aller anderen Waren war schon früher sowohl über Narva wie über Tallinn verhältnismässig frei gewesen), 3) das Handeln der Fremden untereinander gab man in Tallinn völlig frei, ausgerechnet waren Salz und Heringe; in Narva konnten aber die westlichen Kaufleute ausser mit örtlichen Bürgern nur mit den Russen im russischen Kaufhof handeln, und zwar in Gegenwart des Stadtmaklers. In Tartu und Pärnu dagegen blieben die erwähnten Beschränkungen in Kraft, da für deren Aufhebung kein Bedürfnis vorlag, bis auf den 1646 den durchreisenden russischen Kaufleuten in Tartu auferlegten 4-tägigen Haltezwang, der jedoch bald aufgehoben wurde.

III. Die Zollpolitik.

Die wichtigsten Probleme, die der schwedischen Regierung bei ihrer Politik bezüglich des russischen Transithandels vorlagen, bestanden zweifelsohne 1) in einer zweckmässigeren Umgestaltung des geltenden Zollsystems, 2) in einer Herabsetzung der Zolltarife und 3) in einer Vereinfachung des Zollverfahrens.¹ Zu der Erkenntnis, dass gerade die hohen und vielfachen Fiskalzölle den Hauptgrund der Verlegung des russischen Transithandels von der Ostsee in das Weisse Meer bildeten, war man in den schwedischen Regierungskreisen allerdings schon früher gelangt. Wie wir in der Einleitung zu der vorliegenden Arbeit bemerkt haben, wurde die Frage der Ermässigung der Transitzölle in den letzten Jahren der Regierungszeit Gustav Adolfs von den örtlichen führenden Persönlichkeiten in der Handelspolitik, Aert Spierinck und Johann Skytte, auf die Tagesordnung gebracht; doch die Vorschläge von ihnen gerieten auf die gefährlichen Klippen der fiskalischen Erfordernisse des Staates. Da der Krieg in Deutschland, der die Mobilisierung des Wirtschaftslebens des Reiches verursachte, auch nach dem Tode Gustav Adolfs währte, lag es auf der Hand, dass die Regierung auch jetzt noch nicht an eine Aufhebung oder Ermässigung der Zölle denken konnte. Als die teilweise Aufhebung und Herabsetzung der Zölle endlich den-

¹ Hier muss unterstrichen werden, dass man die im vorliegenden Kapitel zu behandelnden Probleme nicht mit den gleichzeitigen Zollproblemen in Schweden und Finnland identifizieren kann. Obgleich die Ostseeprovinzen in bezug auf die erwähnten Länder kein völlig unabhängiges Zollgebiet darstellten, erwies es sich hier als in einem Transitland als notwendig, ganz andere Grundsätze anzuwenden, die in Schweden und in Finnland keineswegs erforderlich waren. Von den schwedischen Nationalökonomien hat Heckscher die Aufmerksamkeit auf diese Sonderlage in den Ostseeprovinzen gelenkt (s. Sveriges ekon. hist. I:2 658).

noch auf die Tagesordnung kam, geschah das eigentlich nicht direkt auf Initiative der Regierung, sondern mehr durch den Druck äusserer Faktoren. Dieselbe Furcht vor einer Verringerung der staatlichen Einkünfte leitete zugleich auch die Schritte der Regierung, als sie den Weg der Zollreformen einschlug und diese nicht gleich in vollem Umfang verwirklichte, sondern sich dem Endziel schüchtern und tappenden Schrittes näherte.

Bevor wir zur näheren Betrachtung der Schritte der Regierung bei der Umorganisierung der Zölle kommen, wollen wir einen flüchtigen Blick auf den bisherigen Zustand der Zölle Liv-, Est- und Ingermanlands werfen. Zu Beginn der von uns besprochenen Periode galten hier ganze 4 verschiedenbenannte Handelszölle,² nämlich 2 Seezölle: das Portorium und der Lizent — sowie 2 Landzölle: der Kleine Zoll und der russische Grenzzoll. Von diesen stammten das Portorium und der Grenzzoll aus der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts,³ die beiden anderen aber kamen zur Zeit Gustav Adolfs erstmalig in Anwendung.⁴ Von den erwähnten Zöllen waren alle Seestädte der Ostseeprovinzen gemeinsam bloss dem Lizent unterworfen. Die anderen Zölle trugen nur lokalen Charakter und unterschieden sich sowohl in der Höhe der Tarife als auch in der Art der Verzollung. Das Portorium wurde von den estnischen Städten anfangs nur in Tallinn erhoben. In Tartu und im Grenzort Vastseliina galt der aus der polnischen Zeit stammende russische Grenzzoll, auch Landzoll genannt, während in Narva, Iwangorod und in den anderen Städten und Flecken Ingermanlands die Waren auf Grund des schwedischen Gesetzes mit dem Kleinen oder dem

² Als Zölle wurden damals auch mancherlei Abgaben bezeichnet, die mit dem Handel nichts gemein hatten, z. B. der Mühlenzoll.

³ Liljedahl 82—83; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 2. X. 1641, R. reg. 1641 RA.

⁴ Der Lizent war anfangs als ausserordentlicher Zoll in der Kriegszeit gedacht, der nach dem Vorbild der Niederlande in den norddeutschen und Ostseestädten auferlegt worden war. Er wurde um 1629 in Tallinn, Riga, Pärnu und Narva eingeführt. Der Tarif des Lizents war verhältnismässig hoch. S. Instruktion von Gustav Adolf an A. Spierinck über die Einführung des Lizents in Riga, Pärnu, Tallinn und Narva, R. reg. 1629 RA; Odhner 289; Liljedahl 147—148, 161—162, 216.

sog. Kleinen Torzoll belegt wurden. Diese Mannigfaltigkeit der Zölle und Verschiedenheit der Zolltarife verursachten sowohl auf dem Gebiet des Transithandels, wie auch auf dem der staatlichen Zolleinkünfte verhältnismässig grosse Unordnung, weswegen man eine Vereinheitlichung des Zollsystems zu fordern begann.

Die ersten umfangreicheren Umwälzungen auf dem Gebiet der Zölle vollzogen sich in Narva. Hier wurde der Kleine Zoll aufgehoben und stattdessen das Portorium eingeführt. Der Kleine Zoll gründet sich auf einem Beschluss des schwedischen Reichstages vom Jahre 1622, laut dem er in Schweden und Finnland eingeführt wurde. Da auch in Ingermanland das schwedische Gesetz galt, so wurde der genannte Zoll hier ebenfalls Ende des Jahres 1623 eingeführt. Seine Benennung „klein“ ist, wie sich der Generalgouverneur von Livland Bengt Oxenstierna äusserte, keineswegs mit der geringen Höhe der Tarife in Verbindung zu bringen, zumal er sogar höher war als der Grenzzoll und der Lizenz, sondern mit dem Umstand, dass er von kleinen Warenpartien erhoben wurde. Auf Verordnung Gustav Adolfs unterlagen die nach Russland gehenden und die von dort gebrachten Waren vorläufig dem Kleinen Zoll nicht.⁵ Späterhin begannen die örtlichen Behörden, ihre Verallgemeinerung auch für den russischen Transithandel zu fordern, um die Staatseinkünfte zu vergrössern. Der Unterstatthalter Per Larsson Alebeck empfahl, die russischen Waren mit einer Abgabe von 3½ Denning für je 100 Rubel Wert „wie vormals geschehen sei“, zu besteuern. Er begründet seinen Vorschlag mit dem Umstand, dass auch die schwedischen Untertanen in Russland nicht zollfrei wären.⁶ Dieser Vorschlag fand auch seine Lösung durch die Umgestaltung der Zölle, wie wir weiter unten sehen werden.

Der Kleine Zoll hatte seit seiner Einführung eine Reihe von Veränderungen erlebt. Bis zum Jahre 1636 wurde er durch einen

⁵ Sveriges historia VI 270; G. Adolf an A. Eriksson am 5. IX. 1623, R. reg. 1623 RA; B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 27. III. 1642, LRKkA III 3 ERKA.

⁶ N. Mannersköld an A. Oxenstierna am 7. I. 1637 u. 3. I. 1638, Registratur des Gouverneurs in Narva 1637—1638 RA; P. Alebeck an B. Oxenstierna am 22. XI. 1640, LRKkA XVIII 12 ERKA.

Staatsbeamten erhoben. Später verpachtete man ihn für eine Jahreszahlung von 110 Reichstalern auf 3 Jahre an den Rat von Narva. Im Jahre 1639 vergrösserte sich die Pachtsumme um 50 Kupfertaler. Jedoch vom 1. November 1640 ging der Kleine Zoll von neuem in den Besitz des Reichs über. Während der Pachtzeit des Rats herrschte auf dem Gebiet des Zolls eine verhältnismässig grosse Freiheit, weswegen er nicht besonders belastend war. Vom November 1640 an aber wurden laut Beschluss eines Reichstags vom Jahre 1638 höhere Zollnormen in Kraft gesetzt.⁷ Der Gouverneur von Narva Mannersköld hegte die Hoffnung, von nun an eine Verdreifachung der Einkünfte aus dem Kleinen Zoll zu erzielen. Seiner Ansicht nach sollte Narva als schwedische Stadt auch alle in Schweden geltenden Lasten in vollem Umfang zu tragen haben. Schon im Laufe der beiden ersten Monate, d. h. im November und Dezember 1640, brachte der Kleine Zoll eine Einnahme von 185 Silbertalern ein.⁸

Diese den örtlichen Staatsbeamten durchaus natürlich erscheinende Erhöhung des Kleinen Zolls wirkte auf die Bürger Narvas geradezu deprimierend. Sie konstatierten, dass der Handel der Stadt mit dem umliegenden Land vollständig stockte. Sogar die aus der näheren Umgebung Narvas stammenden Bauern und Gutsbesitzer führen jetzt eher nach Nyen oder Tallinn, welcher Umstand ihnen eine um 20 Meilen längere Reise bedeutete, als dass sie eine so hohe Abgabe zu zahlen einverstanden wären. Den Stadtbürgern wäre es hierdurch nicht mehr möglich, Getreide zu kaufen, und das Fortbleiben der Bauern, die somit in Nyen oder Tallinn handelten, füge dem hiesigen Salzhandel seinerseits Schaden zu. Auf die Entwicklung des Transithandels übe

⁷ Reglement des Kleinen Zolls vom letzten Februar 1638, Stiernman a. n. II 121—136; Resolution Gustav Adolfs bezüglich der Streitsache zwischen Narva und Tallinn am 21. XI. 1623, R. reg. 1623 RA; N. Mannersköld an B. Oxenstierna am 21. XII. 1640; P. Alebeck an denselben am 22. XI. und 21. XII. 1640, LRKkA XVIII 12 ERKA. Bei der Umgestaltung des Kleinen Zolls machte man sich die Erfahrungen in Viipuri zunutze. S. P. Alebeck an B. Oxenstierna am 22. XI. 1640 und der Statthalter von Viipuri Aron Johansson Clöverblad an P. Alebeck am 10. XI. 1640, LRKkA XVIII 12 ERKA.

⁸ N. Mannersköld an B. Oxenstierna am 24. X. 1640 und am 28. I. 1641, LRKkA XVIII 12 ERKA.

die neue Zollverordnung ebenfalls einen lähmenden Einfluss aus, denn aus Russland brächte man kein Getreide mehr in die Stadt wie früher. Die Narvenser ersuchten sowohl den Generalgouverneur als auch die Reichsregierung um Hilfe. In ihrer Antwort lehnte die Regierung die Forderung der Zollermässigung mit der Begründung ab, dass Narva als schwedische Stadt gleiche Lasten zu tragen hätte wie die anderen schwedischen Städte auch. Die Resolution der Regierung war aber auf eine so allgemeine Art formuliert, dass der Generalgouverneur Bengt Oxenstierna den Kleinen Zoll bis zum Eintreffen näherer Information aus Stockholm trotzdem auf der Grundlage der bisherigen niedrigen Tarife zu belassen beschloss. Er vermochte nicht zu glauben, dass die Regierung, die das Wirtschaftsleben Narvas mit allen möglichen Mitteln zur Blüte zu bringen suchte, solche zu ihren Überzeugungen in völligem Widerspruch stehende Beschlüsse fassen könnte. Er erwähnt, dass Narva als Ergebnis der vorausblickenden Wirtschaftspolitik der Regierung in den letzten Jahren zusehends zu gedeihen begonnen habe; eine Reihe von Lübeckern und von anderen Ausländern seien hier Bürger geworden. Durch Auferlegung neuer Lasten aber könnte diese hoffnungsvoll begonnene Entwicklung aufhören. Unberechtigt sei auch, von einer Vereinheitlichung der Zölle in Narva und den schwedischen Städten zu sprechen, denn Narva müsse im Öresund einen viel höheren Zoll zahlen als die schwedischen Städte.⁹ Von der Regierung traf aber auf das Schreiben Bengt Oxenstiernas eine strikt verneinende Antwort ein. Der Kleine Zoll müsse in Narva laut Beschluss vom Jahre 1638 erhoben werden, und die Regierung beabsichtige weder ihn aufzuheben, noch gegen eine andere Belastung einzutauschen. Davon dass die Landeinwohner ihre Waren statt nach Narva nach Nyen oder Tallinn brächten, habe das Reich keinen Schaden zu fürchten, denn auch diese Städte lägen ja auf schwedischem Gebiet. Was die Russen beträfe, so seien sie bei weitem nicht so einfältig, dass sie beim Verkauf ihrer Waren nicht die Zollsumme auf den Preis aufschlugen. Nun blieb dem Generalgouverneur nichts anderes übrig, als Mannersköld die Verordnung zu erteilen, den Kleinen Zoll entsprechend dem Beschluss des Reichstages

⁹ Tatsächlich waren die schwedischen Waren im Öresund zollfrei.

vom Jahre 1638 wieder einzuführen.¹⁰ Obwohl Heltscher in seinem Memorandum an die Regierung im Jahre 1641 bezüglich der hiesigen Zollverhältnisse die Verzollung der russischen Waren mit dem Kleinen Zoll nicht erwähnt, erhellt doch aus der die Aufhebung desselben behandelnden Korrespondenz, dass zum mindesten das aus Russland gebrachte Getreide mit dem Kleinen Zoll belegt wurde.

Naturgemäss konnte sich die Bürgerschaft Narvas in keiner Weise mit der Erhöhung des Kleinen Zolls abfinden und legte immerfort neue Klagen vor. Darin wurde u. a. behauptet, dass der Kleine Zoll in Narva prozentual sogar höher sei als in Schweden. In Schweden fordere man von Waren im Wert eines Talers einen, in Narva aber zwei Öre Zoll. Der Generalgouverneur liess der Sache nachforschen, wobei es sich herausstellte, dass die Klage begründet war. Die Differenz entstand durch den Preisunterschied der Waren in den verschiedenen Orten. Die Zolltarife waren den in Schweden geltenden höheren Preisen nach zusammengestellt worden, wobei der Zoll $\frac{1}{32}$ (d. h. ungefähr 3,1%) vom Werte der Waren ausmachte. In Narva war aber eine Reihe von Artikeln, wie Brennholz, Heu, Fische u. a. viel billiger, weswegen der Zollsatz sich hier höher gestaltete. Der örtlichen Behörde blieb immerhin nichts übrig als in den Fällen, wo die Waren im Tarifverzeichnis aufgezählt waren, sich nach der Zolntaxe vom Jahre 1638 zu richten. Nur in dem Fall, wo es sich um im Tarif nicht erwähnte Güter handelte, wurde die prozentuale Berechnung angewandt, d. h. man nahm von Waren im Werte eines Talers einen Ör Zoll. Ausserdem beschwerte man sich über den

¹⁰ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 4. VI. 1640 und 1. VII. 1641, Livonica II 205 RA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 14. VIII. 1640, I 51 NLA; die Narvaer Bürgerschaft an den Rat von Narva am 30. X. 1640, I 75 NLA; B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 28. XI. 1640 und 7. I. 1641, an P. Alebeck am 8. XII. 1640 und 7. I. 1641, an den Rat von Narva am 28. XI. 1640 und an die Vormundschaftsregierung am 29. XII. 1640, LRKkA III 2 ERKA; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 12. II. 1641, R. reg. 1641 RA; B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 27. III. 1641 und an den Rat von Narva am 25. V. 1641, LRKkA III 2 ERKA; an die Vormundschaftsregierung am 13. IV. 1641, Livonica II 69 RA.

Zollschreiber, der die Leute an dem Stadttor gewaltdtätig behandelte, indem er Hiebe verteile und „Köpfe blutig schlage“. Auch darüber liess der Generalgouverneur eine Untersuchung anstellen, und als sich die Klage als begründet erwies, befahl er, den Schreiber zu bestrafen.¹¹

Doch zu gleicher Zeit war auch bei der Regierung der Entschluss gereift, in Narva auf das schwedische Zollsystem zu verzichten und die dortigen Zölle mit denen der anderen Städte der Ostseeprovinzen zu vereinheitlichen. Schon am 25. Mai 1641 teilt die Regierung Bengt Oxenstierna mit, dass sie gemäss dem Antrag des Zollverwalters Peter Heltscher den Kleinen Zoll in Narva und Nyen aufzuheben und diesen nach dem Vorbild Tallinns und Rigas durch das Portorium zu ersetzen beschlossen habe.¹² Der obengenannte Vorschlag Heltschers war der Regierung zu Beginn des Jahres 1641 in Form eines ausführlichen Memorandums¹³ durch den Generalgouverneur vorgelegt worden. Für die wichtigste Voraussetzung der Ansiedlung fremder Kaufleute in Narva und Nyen hielt Heltscher die Aufhebung der hier geltenden Sondersteuern, wie des Kleinen Zolls, der Kontribution, der Kopfsteuer (od. des Mantalgeldes) und des Backofengeldes, und empfahl stattdessen die Einführung des Portoriums. Die Tarife des Portoriums riet er derart festzusetzen, dass von allen in der Stadt eintreffenden Waren 2% und von den auszuführenden 1% vom Wert der Ware Zoll erhoben werden müsste. Zu dieser Überzeugung war Heltscher gelangt, nachdem er sich mit den Handelsverhältnissen in Ingermanland im Jahre 1640 am Ort vertraut gemacht hatte. Dieselben Standpunkte vertraten auch an-

¹¹ B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 25. V., 2. und 5. VII. 1641, LRKKA II 2; N. Mannersköld an B. Oxenstierna am 20. VI. 1641, LRKKA XVIII 12 ERKA.

¹² Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 25. V. 1641, R. reg. 1641 RA.

¹³ „Kurze und ungefähre Meinung welcher Gestalt die beiden Plätze Narva und Nyen nicht allein so viel möglich in Aufnehmen gebracht, sondern auch die Kngl. Licenten, Zölle und andere Intraden zugleich mit solten vermehret werden können.“ Vorgelegt zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna am 5. II. 1641 an die Vormundschaftsregierung, Livonica II 69 RA.

dere Personen bei der Regierung, in deren Auftrag sie sich mit den Handelverhältnissen Ingermanlands bekannt gemacht hatten, u. a. auch Engelbrecht von Mengden.¹⁴ Obschon die Regierung Heltscher anlässlich seines Memorandums Vorwürfe machte, weil dieser aus Narva eine deutsche Stadt machen, d. h. hier alle auf Grund des schwedischen Gesetzes geltenden Abgaben aufheben wollte, beschloss sie im Oktober 1641, in Narva statt des Kleinen Zolls das Portorium einzuführen. Die eine Hälfte der Portoriumseinkünfte sollte dem Staat, die andere Hälfte, wie in Tallinn und Riga, der Stadt zufallen. Vor der amtlichen Einführung des Portoriums musste hierzu das formelle Einverständnis vom Rat eingeholt werden. Bis dahin sollte der Kleine Zoll fortbestehen. Nur das in die Stadt gebrachte Steuergetreide sollte im Interesse der Bauern von ihm befreit werden.¹⁵

Der Rat von Narva stand der Aufhebung des Kleinen Zolls verhältnismässig optimistisch gegenüber. Man hoffte, dass jetzt sogar die geeignete Zeit gekommen wäre, um die Aufhebung der anderen auf Grund des schwedischen Gesetzes geltenden, aber in den übrigen Städten der Ostseeprovinzen unbekanntenen Abgaben, wie Kontribution, Mühlenzoll, Mantal- und Backofengeld, zu verlangen. Aber damit war die Regierung nicht einverstanden.¹⁶ Auch konnte der verhasste Kleine Zoll beim Eintreffen der königlichen Resolution nicht unverzüglich aufgehoben werden. Erst am 8. März 1642 führte Zollverwalter Heltscher kraft Regierungsverordnung in Narva statt des Kleinen Zolls das Portorium ein.¹⁷ Nach Information des Rats zeitigte die Aufhebung des

¹⁴ Rechenschaftsbericht von E. Mengden an die Vormundschaftsregierung vom 1. VII. (?) 1640, Livonica II 68 RA.

¹⁵ Die Vormundschaftsregierung an N. Mannersköld am 6. X., an B. Oxenstierna am 8. X. und an den Rat von Narva am 2. XI. 1641, R. reg. 1641 RA.

¹⁶ Der Rat von Narva an B. Oxenstierna am 22. II. 1642, LRKkA IX 43 ERKA; N. Mannersköld an die Vormundschaftsregierung am 30. XI. 1641, Livonica II 196 RA; B. Oxenstierna an den Rat von Narva am 3. XII. 1641, LRKkA II 2 ERKA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 22. I. 1642, R. reg. 1642 RA.

¹⁷ Erster Zöllner im Portorium wurde der örtliche Bürger Johann Pöppelmann. S. J. Pöppelmann an den Rat von Narva (eingetr. am 31. I. 1645), I 83 NLA.

Zollpunktes am Stadttor sofort einen merklichen Erfolg, denn schon im Verlauf des ersten freien Monats soll eine sichtliche Belebung der Warenzufuhr in die Stadt zu bemerken gewesen sein. Auch die Behörden waren zufrieden, denn das Portorium erzielte eine gute Einnahme. Vom März bis zum September 1642 erhielt man auf dessen Konto 2000 Reichstaler.¹⁸

Die Umorganisierung der Zölle, die die Narvenser mit so grosser Begeisterung unterstützt hatten, verursachte aber anfangs unerwünschte Komplikationen. Vor allem rief bei der Bürgerschaft der Umstand, dass nach dieser Umgestaltung der Zölle die örtlichen Regierungsbeamten, um die Staatseinkünfte möglichst zu vergrössern, das Akzisereglement vom Jahre 1638¹⁹ völlig eigenmächtig und falsch auszulegen anfangen, Erbitterung hervor. So besteuerte man die über das Meer einzuführenden Waren — Tabak, ausländische Weine und Bier —, für die der Lizent und das Portorium schon erlegt worden waren, ausserdem noch mit der Akzise. Vom Tabak betrug beispielsweise die Akzise für 1 Mark Warenwert 2 Silberöre. Eine sichtliche Verwirrung auf dem Gebiet des Handels erzeugte auch das Weiterbestehen des Kleinen Zolls in Iwangorod und die Gründung eines neuen Akzisezollpunktes im Bereich der Wasserfälle von Joala zur Be-

¹⁸ Der Rat von Narva an B. Oxenstierna am 21. IV. 1642, Konzepte des Rats NLA; die Abgesandten des Rats von Narva an die Vormundschaftsregierung im Sept. 1642, Livonica II 205 RA. Diesen Sachverhalt, dass der Fiskus an der Umorganisierung der Zölle merklich gewonnen hatte, nutzte der Rat u. a. aus, um von neuem Annullierung der Kontribution und anderer obenerwähnter Abgaben zu erbitten. Zu diesem Zweck ordnete der Rat sogar seine Abgesandten, Bürgermeister Cordt Pöppelmann und den Ratssekretär Georg Hinrich Reinhart, nach Stockholm ab. Als Resultat erreichte man jedoch nur die Befreiung von der Kontribution für 2 Jahre. Später verlängerte man die Steuerfreiheit in erweiterter Form noch für eine Reihe von Jahren. Aber ganz aufgehoben wurde sie nicht. N. Mannersköld an die Vormundschaftsregierung am 4. VII. 1642, Livonica II 196 RA; der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 23. IV. 1642, LRKkA IX 43 ERKA; der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 6. VII. 1642, Livonica II 205 RA; der Rat von Narva an A. Oxenstierna am 6. VII. 1642, Ox. saml. RA; die Abgesandten des Rats von Narva an die Vormundschaftsregierung im Sept. 1642, Livonica II 205 RA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 12. IX. 1642, I 51 NLA.

¹⁹ Akzisereglement vom 28. II. 1638, Stiernman II 136—140.

steuerung der vom Oberlauf des Narva-Flusses und vom Peipsi-See kommenden Fische. Man beklagte sich darüber, dass man beim Einziehen der Akziseabgabe von den Fischen überhaupt nicht dem Umstand Rechnung trage, dass ein grosser Teil der eingeführten Fische, in erster Linie Aale und Hechte, aus Narva übers Meer ausgeführt würden, weswegen für sie späterhin sowieso der Lizent und das Portorium bezahlt werden müssten. Durch die von den örtlichen Staatsbeamten in Kraft gesetzte Ordnung befinde sich die Stadt in bezug auf den Fischhandel wie in einem Belagerungszustand, da überhaupt keine Fische mehr in die Stadt kämen. Aus Iwangorod, wo es mehr Fischer gäbe, Fische nach Narva zu bringen, verhindere eine sogar dreifache Besteuerung, nämlich die Narvaer Akzise, die Iwangoroder Akzise und der Iwangoroder Kleine Zoll.²⁰ Mit dem letzterwähnten Zoll würden auch die Hungerleidenden Ingermanlands²¹ ungerecht bedrückt, die sogar für eine in der Stadt gekaufte Getreidemenge von einem Külmet, die sie auf dem Rücken durch Iwangorod tragen, den Kleinen Zoll zahlen müssten, obgleich dasselbe Getreide mit dem Portorium schon genugsam besteuert wäre. Mit grossem Eifer stellten die Akzisebeamten bei den Bürgern mitunter Haus-suchungen an, um die die Steuer Umgehenden zu erwischen. In einem gemeinsamen Klagebrief der Bürgerschaft wird mit Abscheu bemerkt: „... es doch in keiner Welt gebrauchlich, dass solche Kerle den Bürgern ihre Häuser beschnuffeln und besuchen sollen“. Das Hauptziel dabei sei: „... wie sie einen ehrlichen Mann mögen vorrahten und zum Fall bringen“. Um sich gegen die auf dem Gebiet der Zölle und der Akzise herrschenden Ver-

²⁰ In Iwangorod wurde der Kleine Zoll erst nach der Vereinigung der Stadt mit Narva aufgehoben.

²¹ Von 1640—1642 herrschte in Ingermanland Missernte und Hungersnot. 1640 fiel das Sommerkorn durch Dürre sehr schlecht aus, in den 2 folgenden Jahren litt es unter zu viel Regen, dann setzte schon zu Bartholomäi Frost ein. Der Roggen gedieh besser und hielt damit noch grösseren Hunger ab. Dennoch litten viele Bauern Hunger, was seinerseits verursachte, dass die Staatssteuern unbezahlt blieben und die Leute in Massen über die Grenze nach Russland flüchteten. S. N. Mannersköld an die Vormundschaftsregierung am 13. VII. u. 31. X. 1640, am 29. VI. u. 17. X. 1641, am 23. VII. 1642, am 13. I. 1643, Livonica II 196 RA.

wirungen Hilfe zu verschaffen, wandte sich der Rat zunächst an den Generalgouverneur. Betreffs der Akzise behauptete er hierbei, dass dieser nach dem entsprechenden Reglement nur der Verkauf von Fleisch, Bier, Branntwein und von jenen Fischen, die in der Stadt Narva oder innerhalb der Grenzen der Jurisdiktion der Stadt gefangen würden, unterstände. Der sog. „tot Fisch“, der in die Stadt von auswärts eingeführt würde, unterläge nach dem Wissen des Rats keiner Akzise.

Bengt Oxenstierna löste die Beanstandungen folgendermassen. Der in Joala errichtete neue Zollpunkt muss als ungesetzlich aufgehoben werden. Die Iwangeroder, die die in Joala, Vasknarva oder auf dem Peipsi gekauften Fische direkt nach Narva führen wollten, brauchten von nun an nur in Narva Akzise zu zahlen. Falls Fische über Iwangerod nach Narva befördert wurden, unterlagen dieselben einer doppelten Akzise und dem Kleinen Zoll von Iwangerod. Bezüglich des Verkaufs von Getreide an die Bauern meinte der Generalgouverneur, dass diese bei einer normalen Getreideernte kaum noch Korn aus der Stadt brauchten. Daher traf er die Verordnung, dass nur ein so grosses Quantum, wie der arme Käufer auf dem Rücken forttragen konnte, zollfrei war. Das in Pferdefudern geführte Getreide aber unterlag dem Kleinen Zoll in Iwangerod. Von der Besteuerung der ausländischen Getränke erklärte Bengt Oxenstierna, dass, falls für sie schon bei der Einfuhr in die Stadt der Lizent und das Portorium erhoben worden wären, sie von der Akzise frei wären. Nach der abgegebenen Erklärung wurde auch in Narva in der ersten Hälfte des Jahres 1642 die Akzise für ausländischen Wein und Bier und für die zum Export bestimmten Fische aufgehoben. Es galt aber noch die Tabakakzise. Doch auch zu deren Aufhebung unternahm der Rat zu Anfang des Jahres 1643 beim neuen Generalgouverneur von Ingermanland und bei der Vormundschaftsregierung Schritte.²²

²² Die Bürgerschaft von Narva an den Rat am 18. IV. 1642, LRKkA IX 43 ERKA; der Rat von Narva an B. Oxenstierna am 21. IV. 1642, Konzepte des Rats NLA; B. Oxenstierna an den Rat von Narva und an die Bürgerschaft am 7. V. 1642, LRKkA III 3 ERKA; P. Alebeck an A. Oxenstierna am 1. VII. 1642, Ox. saml. RA; der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 6. IV. 1643, Livonica II 205 RA.

Der Übereifer der Narvaer Zollbeamten rief auch sonst Missverständnisse hervor. So beschwerte sich der Rat von Tallinn im Jahre 1642, dass von Waren, die in Tallinn schon ordnungsgemäss verzollt worden wären, bei der Durchfuhr durch Narva aufs neue das Portorium verlangt würde. Das stand in vollständigem Gegensatz zum schwedischen Zollreglement, wonach alle Waren, die in irgendeiner Stadt bereits verzollt worden waren, in anderen Städten zollfrei sein sollten. Es scheint, dass auch dieses Missverständnis alsbald gelöst wurde.²³ Da die Einführung des Portoriums eine sichtliche Erhöhung der Seezölle bedeutete, so traf das unmittelbar die westlichen Kaufleute. Besonders protestierte Lübeck gegen den neuen Zoll auf den im Jahre 1643 in Stockholm abgehaltenen Handelsbesprechungen. Die Ergebnisse der Unterhandlungen werden wir aber im vorliegenden Kapitel in Verbindung mit der allgemeinen Senkung der Zolltarife in den Stapelstädten betrachten.

Mehr oder weniger gleichzeitig mit Narva verlor der Kleine Zoll seine Gültigkeit auch in Nyen, wo er wie in Narva durch das Portorium ersetzt wurde. Die Lage unterschied sich hier betreffs des Kleinen Zolls merklich. Da sich Nyen erst in der Periode der Gründung befand und es sich hier als besonders notwendig erwies, mittels Handelsbegünstigungen ausländische Kaufleute zur Ansiedelung zu locken, wurde anfangs der Kleine Zoll dort gar nicht eingeführt. Durch den im Jahre 1638 der Stadt verliehenen Rechtsbrief wurden die Bürger für 12 Jahre, d. h. bis zum Jahre 1650, vom Kleinen Zoll befreit. Die Redaktion des Privilegs verursachte jedoch bei den örtlichen Behörden eine zweideutige Auslegung. Der Generalgouverneur Bengt Oxenstierna meinte, dass der Kleine Zoll in Nyen während der steuerfreien Jahre völlig aufgehoben wäre. Der Gouverneur von Narva Mannersköld dagegen behauptete, dass die Steuerfreiheit nur die von den Bürgern persönlich in die Stadt gebrachten Waren, nicht aber diejenigen der ausländischen Kaufleute und Landbewohner be-

²³ Der Rat von Tallinn an B. Oxenstierna am 16. IX. 1642, LRKkA IX 43 ERKA; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 19. X. 1642, Livonica II 45 RA; B. Oxenstierna an den Rat von Tallinn am 25. IX. 1642, BF 64 TLA.

träfe. Eine allgemeine Steuerfreiheit könnte die Konzentration des gesamten russischen und ingermanländischen Getreidehandels ausschliesslich nach Nyen richten, wodurch Narva vollkommen beiseitebliebe. Er fügt hinzu, als er sich im Jahre 1641 in Nyen aufgehalten hätte, wären dort 9 oder 10 grosse Schiffe mit an Ort und Stelle aufgekauftem Korn befrachtet worden. Der Tallinner Kaufmann Evert Dellinghusen allein habe von dort wenigstens 8000 Tonnen Getreide ausgeführt. Da Mannersköld den Generalgouverneur schliesslich zugunsten seiner Ansicht zu überzeugen vermochte, so wurde noch im Sommer 1641 der Kleine Zoll in Nyen eingeführt. Dieser Schritt erzeugte natürlich einen scharfen Protest der Nyener Bürgerschaft. Man versicherte, dass der Kleine Zoll die Russen und die anderen fremden Kaufleute aus der Stadt verscheuche, und dass sogar die Waren der örtlichen Bürger dem Zoll unterstellt würden. Als Resultat der Beschwerden wurde der Kleine Zoll schon im gleichen Jahr — 1641 — aufgehoben. Die Einsetzung des Portoriums in Nyen aber fand im Jahre 1643 statt.²⁴

In Iwangorod, Jama und Koporje aber blieb der Kleine Zoll fürs erste bestehen wie früher. Da aber Iwangorod zu den Exporthäfen gehörte, wenn auch der Export über den Narvaer Hafen vor sich ging, so wurde hier von Heltscher folgende Verordnung getroffen. Alle einkommenden grösseren Warenpartien, die bei ihrem Export übers Meer dem Lizent und dem Portorium unterworfen waren, waren vom Kleinen Zoll frei. Als Mindestmass bei der Verzollung galt: bei abzuwiegenden Waren, wie Flachs, Hanf, Butter, Talg und Fleisch — 1 Schiffspfund, bei den mit Hohl-

²⁴ Resolution der Vormundschaftsregierung in der Streitsache des Zollverwalters A. Spierinck mit dem Rat von Riga und Tallinn am 14. III. 1635, R. reg. 1635 RA; die Vormundschaftsregierung an Nyen am 28. IX. 1638 und an B. Oxenstierna am 25. V. 1641, R. reg. 1638 und 1641 RA; B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 25. V., 2. und 22. VII., 3. VIII. 1641, 17. I. und 22. II. 1642, LRKkA II 2 und III 2 ERKA; N. Mannersköld an die Vormundschaftsregierung am 2. I. 1638, Livonica II 196 RA; N. Mannersköld an B. Oxenstierna am 20. VI. und 9. VII. 1641, LRKkA XVIII 12 ERKA; B. Oxenstierna an A. Oxenstierna am 7. VI. 1642, LRKkA III 3 ERKA; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 20. III. 1643, R. reg. 1643 RA.

massen zu messenden, d. h. bei Getreide — 1 Last und bei Fellen — 1 Decher.²⁵ Von kleineren Warenquanten, von denen man voraussetzte, dass sie zur Befriedigung der Bedürfnisse am Ort dienten, musste vor den Stadttoren der Kleine Zoll entrichtet werden.²⁶

Dass eine derartige Ungleichmässigkeit der Zölle zwischen zwei benachbarten Städten sowohl in Narva wie auch in Iwango-rod Unzufriedenheit hervorrief, ersahen wir schon aus dem Obengesagten. Erst nach der Vereinigung Iwango-rod mit Narva verschwand in Iwango-rod der Kleine Zoll, da die Russen, sich in der Narvaer Vorstadt ansiedelnd, der hiesigen Ordnung unterstanden.

Mehr oder weniger gleichzeitig mit der Einführung des Portoriums in Narva wurden auch die Grenz- oder Landzölle umgestaltet, die ebenfalls längere Zeit hindurch Objekt vieler Klagen gewesen waren. Dieser zur Zeit des polnischen Königs Stephan Bathory erstmalig in Tartu in Kraft gesetzte Zoll wurde zur Zeit des Generalgouverneurs Johann Skytte als ein den Handel Tartus mit Russland einschränkender Faktor aufgehoben. Im Jahre 1636 führte der Generalgouverneur Bengt Oxenstierna den Grenzzoll in Tartu und Vastseliina wieder ein. Nach der Behauptung des Rats war der Grund für die Wiedereinführung des Zolls in der Beschaffung von Einnahmen für die Renovierung der Tartuer Marienkirche zu suchen, die als schwedische Kirche vorgesehen war. Aus dem vom Generalgouverneur im März des Jahres 1637 veröffentlichten Plakat aber erhellt, dass der von neuem eingeführte Grenzzoll als Mittel zur Verhinderung einer Umgehung der Zollgebühren dienen sollte. Es hatte sich nämlich herausgestellt, dass bei weitem nicht alle aus Russland kommenden Waren in die Seehäfen Riga, Pärnu, Tallinn und Narva, wo man sie verzollt hätte, dirigiert wurden, sondern dass sie auf dem Lande in Dörfern und auf Gütern veräussert wurden. Nach der neuen

²⁵ Decher (od. Dekker) = 10 Stück.

²⁶ N. Mannersköld an B. Oxenstierna am 10. XI. 1641, LRKkA XVIII 12 ERKA; B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 19. XI. 1641 und am 6. VI. 1642, an P. Alebeck am 18. II. 1642, LRKkA III 3 ERKA; P. Alebeck an A. Oxenstierna am 1. VII. 1642, Ox. saml. RA; E. Gyllenstierna an die Vormundschaftsregierung am 20. II. 1644, Livonica II 170 RA.

Ordnung mussten diejenigen, die die Grenze überschritten, in Tartu oder Vastseliina für die Waren die Zollgebühr entrichten und von dort einen Reisepass zur Fahrt in die gewünschte Stadt nehmen. Alle durch andere benachbarte Grenzorte ^{26a} verlaufenden Wege wurden verboten in der Absicht, den Streichhandel zu verhindern. Damit die Zolleinführung die erwünschten Ergebnisse zeitigte, hätte man zugleich auch die anderen Grenzorte — Narva und Nyen — der Ordnung des Grenzzolls unterwerfen müssen. Dieses geschah aber nicht. Somit entstand eine Situation, bei der viele jener russischen Waren, die infolge der geographischen Lage des Landes unter normalen Verhältnissen über Tartu und Vastseliina in die westlichen Hafenstädte gegangen wären, jetzt nach Narva gelenkt oder gar nach Archangelsk geführt wurden. Zufolge einer Nachricht des Rats von Tallinn habe z. B. ein Engländer Witsh in Pleskau 2000 Schiffspfund Flachs aufgekauft und über Moskau nach Archangelsk geschickt. Ausserdem waren die Tarife des erwähnten Grenzzolls bei weitem nicht einheitlich. Da sie nach dem Vorbild der Zölle aus der polnischen Zeit erhoben wurden, galten hier beim Import Differentialtarife nach Heimat und Nationalität der Kaufleute. So mussten die Pleskauer $3\frac{1}{2}$ %, die Bürger Petseris $2\frac{1}{2}$ % und die Polen, Weissrussen, Litauer, sowie die einheimischen Einwohner etwa 1 v. H. (nach anderen Daten 1 von neunzig) vom Wert der Waren zahlen. Alle nach Russland zu führenden Güter aber unterlagen einem Zoll von 1%, ohne Unterschied des Besitzers. Am ärgerlichsten empfanden die Kaufleute es, dass für Waren, für die der Grenzzoll schon entrichtet war, bei ihrer Ausfuhr in der Hafenstadt noch einmal Zoll verlangt wurde, obgleich nach dem schwedischen Zollreglement alle Waren innerhalb des Schwedischen Reichs nur einem einmaligen Zoll unterliegen sollten. Besonders erbittert darüber waren die über Tartu nach Russland handelnden Tallinnenser. Sie behaupteten, dass von den Pleskauer Waren über 10% vom Wert der Ware auf die Transitzölle gingen, nämlich bei der Einfuhr in Tartu $3\frac{1}{2}$ %, bei der Weiterbeförderung nach Tallinn ebensoviel, bei der Ausfuhr aus Tallinn 3% und ausserdem die sog. „Ungelder“. Für die westlichen Waren, wie Leinen, Seidenstoff und verschiedene

26a z. B. Räpina u. a.

andere deutsche Waren, müssten in Tallinn 4% Portorium und 3% Lizenzen, vom Zoll im Öresund ganz zu schweigen, entrichtet werden. In Narva würden die Waren nur einmal mit einem Zoll von 3% verzollt. Daher sei es Tallinn keineswegs möglich, mit Narva oder Archangelsk zu konkurrieren.²⁷

Die Elidierung aller vorerwähnten, den normalen Verlauf des Transithandels schädigenden Missverständnisse erfolgte aber bei weitem nicht so leicht, wie gehofft wurde. Der Rat von Tallinn bemühte sich schon vom Jahr 1637 an, die Aufhebung des Grenzzolls in Tartu von der Regierung zu erlangen; diese Bestrebungen wurden sowohl durch Klageschriften als durch Abfertigung von Delegationen nach Riga und Stockholm bis zum Jahre 1642 fortgesetzt.²⁸ Die Tallinnenser stachelten auch die Tartuer auf, die Aufhebung des Grenzzolls zu verlangen, da sie durch Schaffung einer gemeinsamen Front bessere Aussichten auf Erfolg zu haben hofften. Darauf beginnt auch der Rat von Tartu seine Klageserie an den Generalgouverneur und entsendet im Jahre 1639 sogar einen Delegierten nach Stockholm.²⁹ Die Regierung beantwortete die Forderung der Aufhebung des Grenzzolls anfangs völlig verneinend. Erst im Jahre 1641, als auch von den russischen Kaufleuten Beschwerden über den hohen Grenzzoll eingelaufen waren,

²⁷ Plakat von B. Oxenstierna über den Grenzzoll am 31. III. 1637, BF 82 TLA; der Rat von Tallinn an B. Oxenstierna am 8. II. 1638, Bh 43 TLA; der Rat von Tartu an den Rat von Tallinn am 22. II. 1638, BD 1 TLA; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 11. III. 1642, Livonica II 45 RA; P. Heltschers Memorandum aus dem Jahre 1641 (undatiert, geschickt zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna am 14. XI. 1641 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA; S o o m Linnade võitlus maakaub. vastu 71.

²⁸ Der Rat von Tallinn an den Statthalter von Tartu F. Wrangell am 29. I. 1638, Bh 63 TLA; an A. Stempel am 3. II. 1638, Bh 24 TLA; an B. Oxenstierna am 8. II. 1638, Bh 43 TLA; an denselben am 17. X. 1638, LRKkA XVIII 7 ERKA; an die Vormundschaftsregierung am 24. XI. 1638, 14. VII. 1641 (durch die Abgesandten) und am 11. III. 1642, Livonica II 45 RA; Protok. des Rats von Tallinn vom 3., 7., 9. II., 8. III., 16. X., 14. u. 19. XII. 1638, Ab 53 TLA.

²⁹ Der Rat von Tallinn an den Rat von Tartu am 17. X. 1638, X TrtLA; der Rat von Tartu an den Rat von Tallinn am 22. II. und am 26. X. 1638, BD 1 TLA; der Rat von Tartu an B. Oxenstierna am 3. XI. 1638, III TrtLA; Protok. des Rats von Tallinn vom 18. u. 27. VI. 1639, Ab 53 TLA.

ging sie darauf ein, an Ort und Stelle Nachforschungen zu erheben, wie es mit der höheren Besteuerung der russischen Kaufleute gegenüber den anderen stände. Im Oktober desselben Jahres wurde auch Bengt Oxenstierna vorgeschrieben, der Regierung genauere Informationen über den Grenzzoll einzusenden.³⁰ In seinem Auftrag verfasste Peter Heltscher einen gründlichen Bericht über die bisherigen Verhältnisse der Grenzzölle, der Mitte November nach Stockholm geschickt wurde. Die sich nach Heimat und Nationalität der Kaufleute unterscheidenden Tarife der Grenzzölle haben wir schon oben behandelt. Deshalb wollen wir uns hier bloss mit den Vorschlägen Heltschers bezüglich der Umgestaltung dieses Zolls beschäftigen. Heltscher geht als Finanzmann vor allem von dem Standpunkt aus, wie man durch mässige Mittel eine Umgehung des Zolls vermeiden und somit ein regelmässiges und sicheres Einlaufen der Staatseinkünfte gewährleisten könnte. Deshalb empfiehlt er, 1.) den Grenzzoll in den 3 Grenzorten — Vastseliina, Tartu und Narva — einzuführen, 2.) die Zolltarife zu vereinheitlichen, indem man sie nach dem Vorbild des Lizenzzolls auf $3\frac{1}{2}$ v. H. festsetzt und 3.) die Verordnung in Kraft zu setzen, dass die beim Passieren der Grenze schon einmal verzollten Waren in den Hafenzentren beim Vorzeigen eines entsprechenden Zollpasses zollfrei wären, und umgekehrt — von den in den Küstenstädten verzollten Waren sollte man an der Grenze keinen neuen Zoll mehr erheben. Hierbei müsste aber eine strenge Überwachung durchgeführt werden, damit die Waren nur bei den vorgesehenen Grenzorten, wo sich Zollgebäude befanden, die Grenze passierten. Bezüglich Narvas erwähnt Heltscher, dass diese Stadt, obwohl es auf den ersten Blick scheine, als ob hier ein zweifacher Zoll nicht vonnöten wäre, weil die Waren bei der Ausfuhr über das Meer ohnehin dem Zoll unterlagen, dennoch für viele leichtere russische Waren, z. B. Felle, auch als Durchfuhrstelle (über den Landweg nach Tallinn) diene. Deshalb müsste man hier folgendermassen verfahren: Felle, die es leicht wäre, durchzuschmuggeln (indem man sie unter billigeren Waren ver-

³⁰ B. Oxenstierna an den Rat von Tallinn am 29. XI. 1638, BF 64 TLA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 14. VIII. 1640 u. am 31. VIII. 1641, Bunge II 230—231, 236; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 2. X. 1641, R. reg. 1641 RA.

steckte usw.), müssten dem Grenzzoll unterliegen. Demgegenüber müssten aber schwere Waren, wie Flachs, Hanf, Talg, Leder u. a., die allein über den Seeweg ausgeführt wurden, und bei denen das Schmuggeln schwer denkbar wäre, vom Grenzzoll befreit und nur dem Seezoll unterworfen werden. Dem Memorandum war auch der Entwurf für einen Zolltarif der russischen Waren beigelegt, der auf Grund der Tarife des Lizenzzolls zusammengestellt worden war. Falls solche Waren vorkämen, die in der Tabelle fehlten, sollte von ihnen $3\frac{1}{2}\%$ vom Wert der Ware Zoll erhoben werden. Später aber, wenn man auf diesem Gebiet schon Erfahrungen gesammelt hätte, könnte die Regierung die Tariftablelle vervollständigen. Heltscher war überzeugt, dass die Umgestaltung der Zölle nach dem vorgelegten Plan die Entwicklung des Transit handels in keinerlei Weise beeinträchtigen könnte, sondern eher wegen der Aufhebung der zweifachen Zölle zu deren Begünstigung beitragen müsste.³¹

Heltschers Vorschlag fand bei der Regierung völlige Befürwortung. Zunächst beauftragte man ihn durch den Generalgouverneur, den Grenzzoll seinem Vorschlag gemäss in Vastseliina, Tartu und Narva einzuführen. Da die Taxierung der Güter durch den Zollbeamten nach der bis dahin gehandhabten Art und Weise Missbräuche verursachte, so musste ein ausführliches Tarifverzeichnis auf Grund der richtigen Preise der Waren geschaffen werden. Ausserdem sollte Heltscher einen Entwurf für ein Zollreglement zusammenstellen und diesen der Regierung zur Bestätigung vorlegen. Die umzuordnenden Grenzzölle wurden von nun an ebenfalls der Inspektion Heltschers unterstellt.³² Anfang des Jahres 1642 fasste dieser einen Entwurf für ein Zollreglement mit 14 Punkten ab, den Bengt Oxenstierna am 31. März der Regierung zur Bestätigung schickte.³³ Bei diesem hauptsächlich das

³¹ Memorandum von P. Heltscher von 1641 (undatiert, vorgel. zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna vom 14. XI. 1641 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA.

³² Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 20. I. 1642, R. reg. 1642 RA.

³³ Entwurf eines Grenzzollreglements von P. Heltscher vom 20. II. 1642 (gesch. zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna vom 31. III. 1642 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA.

Zollverfahren behandelnden Reglement werden wir später verweilen. Hier sei bloss erwähnt, dass das Reglement die Erlegung des Zolls nur in Spezies-Reichstälern oder in „guten“ russischen Denningen vorsah. Die Regierung begutachtete das Reglement und sandte es Mitte Mai bestätigt zurück.³⁴ Die Umgestaltung des Grenzzolls hatte faktisch schon am Anfang des Jahres 1642 stattgefunden. Zum Zollverwalter von Tartu und Vastseliina ernannte der Generalgouverneur Jonas Gudmundsson Ring, der sich dauernd in Tartu aufhielt und sich zugleich in Vastseliina einen Gehilfen hielt. Um den Schmuggelhandel über die verbotenen Wege zu verhindern, wurden dem Zollverwalter einige berittene Soldaten zur Verfügung gestellt, die ständig an der Grenze Wache halten sollten. Gleichzeitig wurde der Landeshauptmann Anders Koskull beauftragt, in Tartu und Vastseliina Zollgebäude mit Wohnungen für die Zollbeamten errichten zu lassen.³⁵

Anfangs schien es, als ob man mit dem reformierten Grenzzoll vollständig zufrieden wäre, wenigstens war Bengt Oxenstierna dieser Ansicht. Deshalb hielt er, als die Senkung der Zölle auf die Tagesordnung kam, diese für ganz unnütz, da sich weder die Städte noch die russischen Kaufleute darüber beklagt hätten.³⁶ Tatsächlich verhielt sich die Sache absolut anders. Obschon der Transithandel durch die von Heltscher verwirklichte Reform des Grenzzolls vom doppelten Zoll befreit war, waren die russischen Kaufleute mit der neuen Ordnung in keiner Weise zufrieden. Es machte ihnen nicht allzuviel aus, dass die über die Grenze gebrachten russischen Güter in den Seehäfen zollfrei waren, da diese Zollfreiheit ja den Kaufleuten, die ihre Waren kauften, zugute kam. Sie hätten es lieber gesehen, dass die Zollgebühr in beiden Fällen, d. h. beim Import und Export dem westlichen Kaufmann auferlegt würde. Die doppelte Passierung eines Zollpunktes

³⁴ Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 14. V. 1642, R. reg. 1642 RA.

³⁵ B. Oxenstierna an J. Ring am 17. I., an A. Koskull am 17. I., 4. IV., 17. VIII. 1642 und am 12. III. 1643, LRKkA III 3 ERKA; A. Koskull an B. Oxenstierna am 15. II. 1642, LRKkA XIX 36^a ERKA.

³⁶ B. Oxenstierna an die Vormundschaftsregierung am 8. XII. 1642, LRKkA III 3 ERKA.

schränkte den Handel obendrein durch das Zunehmen der zeitraubenden und beschwerlichen Formalitäten (Visitieren) ein; als unnütze Bürde wurde auch die Vorschrift, dass der Zoll in Spezies-Reichstalern oder in „guten“ russischen Denningen bezahlt werden sollte, betrachtet. Schon im Sommer des Jahres 1642 legten die russischen Kaufleute durch den schwedischen Residenten in Moskau Peter Loofeldt der schwedischen Regierung eine Beschwerde über die hohen Zölle vor und versprachen, dass, falls auf schwedischem Gebiet die Zölle ermässigt würden, sie ihre Exportwaren über die hiesigen Städte, insbesondere über Narva und Nyen, nach Westeuropa leiten würden. Dieser schwerwiegende Vorschlag zwang die schwedische Regierung, ihre gesamte bisherige Zollpolitik in den hiesigen Städten einer Revision zu unterziehen. Nach mehrfachen Beratungen stellte sie sich schliesslich auf einen befürwortenden Standpunkt betreffs der Senkung der Zölle. Zugleich erfuhr der seinerzeitige Vorschlag Heltschers über die Abänderung des Grenzzolls und das von ihm zusammengestellte Zollreglement eine scharfe Kritik. Die Frage der Ermässigung der Seezölle werden wir im vorliegenden Kapitel weiter unten behandeln. Hier betrachten wir nur die neue Umgestaltung und Senkung des Grenzzolls.

Durch die Resolution vom 20. März 1643 beschloss man, den Grenzzoll in Narva aufzuheben und sowohl hier, wie auch in Nyen alle Waren auf Grund der früheren Ordnung nur dem Lizent und dem Portorium zu unterwerfen. In Tartu und Vastseliina hingegen blieb der Grenzzoll fürs erste bestehen, wurde jedoch auf 11½% herabgesetzt. Man erlaubte, den Zoll ausser in Spezies-Reichstalern und in Denningen auch in anderer am Ort gangbarer Münze zu erlegen und stellte den Grundsatz auf, dass man bei der Zollrevision mild und rücksichtsvoll verfahren müsste, um die Kaufleute nicht abzuschrecken. Die Waren sollten auf Grund des vom Kaufmann angegebenen Preises verzollt werden.³⁷ Da die

³⁷ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 21. VII. u. 13. VIII. 1642, 15. u. 28. II., 13. III. 1643, SRp. IX 331—332, 353, X 19—20, 43—44, 62; B. Oxenstierna an die Vormundschaftsregierung am 8. XII. 1642, LRKkA III 3 ERKA; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 31. I. u. 20. III. 1643, an E. Gyllenstierna, an P. Heltscher und an P. Loofeldt am 20. III. 1643, R. reg. 1643 RA.

Zollbeamten häufig dazu neigten, die Waren über ihren Wert zu schätzen, besass die letzterwähnte Anordnung für den Kaufmann keine geringe Bedeutung. Bald aber unternahm die Regierung noch weitere Schritte. Die Wünsche Tallinns und besonders Lübecks erwägend, beschloss sie im Oktober des gleichen Jahres, zeitweilig, namentlich solange bis es sich herausgestellt hätte, wieweit der Tallinner Handel Nutzen davon haben würde, den Grenzzoll von Tartu und Vastseliina aufzuheben.³⁸ Die Aufhebung des Zolls zeitigte sehr bald erfreuliche Resultate, denn aus den folgenden Jahren haben wir eine Reihe Daten über die Belebung des russischen Transithandels über Tartu.³⁹

Da aber bei weitem nicht alle über die Grenze kommenden russischen Waren in Tallinn eintrafen, sondern ein nicht geringer Teil ohne Zoll an Gutsbesitzer und Bauern verkauft wurde, so verlangten der Generalgouverneur von Livland Gabriel Oxenstierna und Zollverwalter Heltscher im Interesse des Fiskus alsbald von neuem die Einführung des Grenzzolls in Tartu, Vastseliina und ausserdem noch in Koknese (Kokenhusen). Nach der Meinung des Generalgouverneurs hätte das ermöglicht, die Staatseinkünfte etwa um 2—3000 Reichstaler zu vergrössern, die wirtschaftliche Lage der kleinen Binnenstädte zu verbessern und den schädlichen Streichhandel zu behindern.⁴⁰ Scheinbar ist Gabriel Oxenstierna bei seinen Vorschlägen beeinflusst worden, und zwar teils von der Stadt Tartu, die wir einige Jahre später im Interesse ihres Stapels mit einem gleichartigen Wunsch auftreten sehen, teils aber durch die Lage Narvas, wo der Grenzzoll inzwischen für

³⁸ Melander Die Beziehungen Lübecks 12—13; G. Wangersen an B. zur Bech (in Stockholm) am 28. VII. 1643, BA 13 TLA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 14. X. 1643, Bunge II 242; die Vormundschaftsregierung an den Generalgouverneur von Livland H. Wrangell am 17. X. 1643, R. reg. 1643 RA; H. Wrangell an die Vormundschaftsregierung am 7. XII. 1643, LRKkA II 3 ERKA.

³⁹ J. Silverstierna an A. Oxenstierna (aus Tartu) am 13. IV. 1645, Ox. saml. RA; G. Oxenstierna an Christina am 16. II. 1646, LRKkA III 4 ERKA.

⁴⁰ B. Oxenstierna an Christina am 16. II. und am 23. V. 1646, LRKkA III 4 ERKA; P. Heltscher an Christina am 15. VI. 1646, Livonica II 138 RA; die Abgesandten des Rats von Tartu an Christina 1650 (undatiert), Livonica II 151 RA.

diejenigen russischen Waren, die längs der Landstrasse nach Tallinn weiterbefördert wurden, wieder eingeführt worden war.⁴¹ Die Reichsregierung aber zog die sachlichen Einwände Krusenstierns in Erwägung und ging auf eine Neueinführung des Grenzzolls nicht mehr ein, weil sie fürchtete, dass dadurch auf dem Gebiet des Handels unausbleiblich nur neue Wirrnisse hervorgeufen würden und der russische Transithandel schweren Schaden erlitte, während eine Zunahme der Zolleinkünfte sogar sehr fraglich wäre. Deshalb wurde der Grenzzoll im Jahre 1646 in allen zugelassenen Grenzorten Liv-, Est- und Ingermanlands endgültig aufgehoben.⁴² Tallinn wünschte, dass dies auch in bezug auf die anderen jemals benutzten Grenzorte, z. B. Vasknarva, erweitert würde.⁴³ Doch dieser Wunsch fand keine Erfüllung, ebensowenig die Forderung, dass auch die aus Nyen und Narva übers Meer nach Tallinn gebrachten Waren in den genannten Städten zollfrei wären. Anlässlich der Aufhebung des Grenzzolls wurde verordnet, dass alle über die Grenze kommenden Waren im Grenzort dem betreffenden Beamten richtig angegeben werden müssten, woraufhin dieser dem Kaufmann einen Pass zur Fahrt in die gewünschte Stadt ausstellte. Am Ziel der Reise angelangt, musste der Pass im Zollhaus vorgelegt werden.⁴⁴

Im folgenden unterziehen wir die Umänderungen auf dem Gebiet der Seezölle einer Betrachtung. Bekanntlich galten in den Hafenstädten Liv-, Est- und Ingermanlands zweierlei Seezölle — der Lizent und das Portorium. Die Einnahme vom ersten fiel in vollem Umfang an den Staat, von den Einkünften des letzteren aber erhielten die Städte die Hälfte für sich. Obgleich

⁴¹ Der Rat von Tallinn an K. Mörner am 5. V. 1646, Bh 62 TLA.

⁴² Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina am 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin. L 161 vol. 61 UUB; Christina an G. Oxenstierna am 13. IV. und 20. VII. 1646, LRKkA V 4 ERKA; Christina an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, Bunge II 248; G. Oxenstierna an Christina am 21. IX. 1646, Livonica II 72 RA; E. Oxenstierna an Trotzig am 25. III. 1648, ERKkA A 95 ERKA; der Rat von Tallinn an Christina am 10. IV. 1648, Livonica II 45 RA.

⁴³ Der Rat von Tallinn und die Ältesten der Grossen Gilde an E. Oxenstierna am 28. III. 1648, Ox. saml. RA.

⁴⁴ Der zwischen E. Oxenstierna und dem Rat von Tallinn am 24. III. 1648 geschlossene Vertrag, Livonica II 248 RA.

der Seezoll schon früher eine gewisse Senkung erlebt hatte — die letzte Ermässigung des Lizentzolls (um $\frac{1}{3}$, auf Getreide sogar um $\frac{1}{2}$) fand im Jahre 1637 statt —, ⁴⁵ gestattete dessen Höhe den hiesigen Handelsstädten dennoch bei weitem nicht, mit ihrem Hauptkonkurrenten — Archangelsk — wettbewerbsfähig zu sein. Es lag auf der Hand, dass, falls von einer Ermässigung der Zölle im Sinn der Lenkung des Transithandels über die Ostsee Nutzen erstehen sollte, dieselbe zweifelsohne radikal sein musste. Sogar eine Vereinheitlichung der Zollsätze mit denen von Archangelsk hätte kaum genügt, sondern ihr Niveau musste so auskalkuliert werden, dass der schwedische Transitzoll zusammen mit dem Öresundzoll die Zölle von Archangelsk nicht überstiege. Eine Frage für sich ist, ob die mit den Zolleinnahmen ernstlich rechnende Reichsregierung bis zu solchen gründlichen Massnahmen schreiten konnte. Im Prinzip war der Leiter der Regierung Axel Oxenstierna von der Notwendigkeit einer Ermässigung der Zölle vollständig überzeugt. ⁴⁶ In Wirklichkeit jedoch stiess man stellenweise auf unüberwindliche Schwierigkeiten. So sehen wir den Reichskanzler auf der Versammlung des Reichsrats am 29. Mai 1643 die Aufmerksamkeit der Reichsräte auf den Umstand lenken, dass die Senkung der Zölle in Narva, wie es die Lübecker wünschten, auch in Tallinn und Riga diesbezügliche Forderungen hervorrufen würde. In diesem Fall aber würde die Regierung vor die Frage gestellt werden, womit sie die dortigen Garnisonen unterhalten sollte. ⁴⁷ Bei diesen Motiven verstehen wir das längere Zögern der Regierung, die Zölle zu senken.

Einen Antrieb zur Senkung der Seezölle erhielt die Regierung von mehreren Seiten. Schon nach der Untersuchung der Handelsverhältnisse und -möglichkeiten in Narva und Nyen im Jahre 1640 konstatierten die Ausführer der Revision Daniel Kempe und Engelbrecht von Mengden, dass, falls man die hiesigen Zölle auf die gleiche Höhe mit den Zöllen von Archangelsk bringen würde,

⁴⁵ Odhner 289; Jensch Der Handel Rigas 121.

⁴⁶ Bei den Verhandlungen mit den Abgesandten des Rats von Lübeck äusserte sich Axel Oxenstierna am 19. Sept. 1643 im Reichsrat darüber folgendermassen: "Vi kunna aldrig draga handeln utur Ryssland nisi levitate vectigalium". SRp. X 272—273.

⁴⁷ SRp. X 169—170. S. auch Jensch Der Handel Rigas 121.

immerhin Aussichten vorhanden wären, den russischen Transit-handel trotz des Zolls von Öresund auf die genannten Städte zu lenken, letzteres jedoch unter der Voraussetzung, dass die einmal gesenkten Zollsätze „zu ewigen Zeiten“ bestehen blieben. Ihr Standpunkt spiegelt die Ansichten der in Russland handeltreibenden ausländischen Kaufleute wider, mit denen sie ihre Meinung in dieser Frage ausgetauscht hatten.⁴⁸ Im Jahre 1642 wurde der schwedischen Regierung von dem sich in Moskau aufhaltenden ausländischen Kaufmann David Ritz ein Vorschlag betreffs der Senkung der Zölle in den Häfen der Ostseeprovinzen gemacht. Ritz war überzeugt, dass dieser Schritt die Russen veranlassen würde, ihre Waren in die hiesigen Städte zu lenken, da der Weg über Archangelsk lang und beschwerlich wäre und der Zar dort einen Zoll von 6% nähme.⁴⁹ Auch der Rat von Narva wünschte eine Ermässigung des Seezolls. Diesbezügliche Vorschläge standen im Sommer desselben Jahres in einer Reihe von Reichsratsversammlungen zur Diskussion. Die Beratungen berührten ausser der Senkung der Narvaer Seezölle auch die von Nyen. Vor der endgültigen Stellungnahme der Regierung wurden Daten darüber eingeholt, in welchem Grad die beabsichtigte Ermässigung der Zölle den Etat des Gouvernements Ingermanland benachteiligen würde. In dieser Frage hatte man Spierinck und Mårten Lejonsköld als Sachverständige auf dem Gebiet der Zölle zu Rate gezogen. Aus dem Protokoll des Reichsrats erhellt, dass die bisherigen Lizenztarife von einem Teil der Waren, wie Getreide, bis zu 2½%, von anderen Waren aber bis zu 6 und sogar 9% betragen. Auf den Beratungen kam man zu der Überzeugung, dass nur in Narva und Nyen die Herabsetzung der Zölle mit keinem besonderen Risiko verbunden wäre. Das Gleiche könnte man aber nicht hinsichtlich der Städte Tallinn und Riga behaupten, deren Bür-

⁴⁸ Das von D. Kempe am 22. VI. 1640 zusammengestellte Narvaer Revisionsprotok. und Bericht von E. Mengden vom 1. VII. (?) 1640, Livonica II 68 RA.

⁴⁹ SRp. IX 331—332. Über die russischen Zollsätze gehen die Angaben auseinander. Nach der Behauptung von D. Kempe soll der Zoll in Archangelsk im Jahre 1640 4% gewesen sein, wobei die ausländischen Kaufleute bei der Ausfuhr ebensoviel Waren zollfrei ausführen durften, wie sie nach Russland eingeführt hatten. Livonica II 68 RA.

ger, sobald sie von einer Zollermässigung hörten, zweifelsohne sofort mit dem gleichen Ansinnen kämen.⁵⁰ Deshalb machte es den Reichsräten Kopfzerbrechen, wie die beabsichtigte Zollsenkung vor den Bürgern von Tallinn und Riga zu maskieren wäre. Insbesondere befürchtete der Reichskanzler, Riga mit seinem grossen Handelsumsatz eine derart umfassende Zollermässigung zu verleihen.⁵¹ Da die dortigen Handelsmöglichkeiten schon fast maximal ausgenutzt worden waren, so bestanden keine Aussichten, dass sich der Handelsumsatz infolge neuer Vergünstigungen dermassen vergrössern könnte, dass der dem Budget des Gouvernements Livland durch die Zollsenkung entstehende Nachteil dadurch ausgeglichen würde. Das gesuchte Mittel meinte man in Form einer partiellen Zollsenkung zu finden. Am 30. August 1642 beschloss man, in Narva und Nyen die Zölle auf 3% (das Portorium auf 1% und den Lizent auf 2%) für eine begrenzte Anzahl der aus Russland zu importierenden Waren zu senken. Die Ermässigung bezog sich aber nicht auf den Zoll von den nach Russland zu exportierenden Waren, ebensowenig auf den von jenen russischen Importwaren, die auch Ingermanland produzierte, wie z. B. Getreide. Der am 20. März 1643 veröffentlichte Zolltarif enthielt nur 26 Handelsartikel, für die der gesenkte Zollsatz galt. Zum grössten Teil waren es allerhand Felle, wie Zobel, Marder, Hermelin u. a., und die aus ihnen verfertigten Futterfelle, ferner die ungegerbten Ochsen-, Kuh- und Elchfelle, dann das gegerbte Leder, wie Schaffelle, Saffian- und Juchtenleder, und endlich Flachs, Hanf, Rohseide, Wachs, Talg, Tran und Schweinefleisch. Ein Zimmer⁵² Zobelfelle war auf 100 Reichstaler geschätzt worden, sodass dafür 2 Reichstaler Lizentzoll und 1 Reichstaler Portorium entrichtet werden mussten. Die Zobelfutterfelle waren um die Hälfte billiger eingeschätzt worden. Das Inkraftsetzen der neuen Zolltarife in Narva und Nyen wurde gleich darauf dem Zollverwalter Heltscher zur Aufgabe gemacht. Im Sommer desselben

⁵⁰ "Sade vara att considerera, att vi få Refle och Riga oss på halsen" SRp. IX 377—378.

⁵¹ "R. kanslern sade, man måtte så laga, att Riga och icke kunde taga exempel därpå". SRp. IX 377—378.

⁵² Ein Zimmer = 40 Stück.

Jahres wurde die Zollsenkung auch auf diejenigen im Zolltarif aufgezählten Waren ausgedehnt, die nach Narva und Nyen aus Ingermanland und dem Lehn Käkisalmi geführt wurden, denn der Generalgouverneur von Ingermanland hatte geklagt, dass es schwer wäre, zwischen den dortigen und den russischen Waren beim Verzollen einen Unterschied zu machen.⁵³

Diese bezüglich der gewöhnlichen russischen Exportwaren in Kraft gesetzte Zollsenkung war als besonderes Entgegenkommen gegenüber den russischen Kaufleuten gemeint, um diese in grösserer Anzahl zum Handeln in Narva und Nyen zu verlocken. Offenbar konnte dieses nur als zeitweiliges Hilfsmittel in Betracht kommen. Für den Transithandel nicht weniger bedeutend war die Erweiterung der Zollsenkung auch auf die westlichen Waren. Schon im Jahre 1643 traten Ereignisse ein, die nicht nur die Frage der Transitzölle in vollem Umfang aufs neue aufrollten, sondern auch den Anstoss zu einer sogar noch umfassenderen Zollsenkung gaben. Wie wir oben sahen, wurden in diesem Jahr zwischen den Vertretern des Rats von Lübeck und der schwedischen Regierung Unterhandlungen gepflogen betreffs der Erleichterung des Lübeck-russischen Handels, die mit der Schliessung eines formellen Handelsvertrages endigten. Auf diesen Unterhandlungen war eine der wichtigsten Fragen die Senkung der Transitzölle. In einem vom Rat von Lübeck bei Beginn der Verhandlungen der Vormundschaftsregierung vorgelegten Schreiben wird über den hohen „Reichszoll“ (d. h. Lizent) in Narva geklagt, zu dem kurz vorher noch ein als Portorium bezeichneter Zoll hinzugekommen wäre, der ebenso drückend wirke wie der erstere. Es wäre nicht einmal möglich, das Narvaer Portorium zu umgehen, indem man die Waren über Tartu oder Vastseliina schickte, da dort der

⁵³ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 21. VII., 3., 13. u. 30. VIII. 1642, 10., 15. u. 28. II., 13. u. 20. III. 1643, SRp. IX 331—332, 343, 353, 377—378, X 18—20, 43—44, 62, 73; Zolltarif von Narva und Nyen vom 20. III. 1643, R. reg. 1643 RA; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna, E. Gyllenstierna, P. Heltscher u. P. Loofeldt am 20. III. 1643, R. reg. 1643 RA; P. Heltscher an A. Oxenstierna am 25. V. 1643, Ox. saml. RA; die Vormundschaftsregierung an E. Gyllenstierna am 8. VI. 1643, R. reg. 1643 RA.

Grenzzoll gälte.⁵⁴ Während der Vor- und der Hauptbesprechungen suchten die Vertreter Lübecks, die vollständige Aufhebung der Transitzölle oder, falls das nicht gelänge, deren recht beträchtliche Senkung zu erreichen. Sie behaupteten, dass in erster Linie gerade davon das Gelingen der Bestrebungen, den russischen Transithandel in die Ostsee zu lenken, abhinge. Die schwedische Regierung schenkte den Vorschlägen des Rats von Lübeck eine nicht geringe Aufmerksamkeit, da sie sich der bedeutenden Rolle, die Lübeck und andere norddeutsche Städte im russischen Transithandel in früheren Zeiten gespielt hatten, bewusst war. Deshalb ging sie auf die Zollsenkung auch bald ein. Längere Dispute rief im Reichsrat nur die Frage hervor, in welchem Umfang das zu handhaben wäre. In Erwägung standen die Sätze von 1½, 2, 2½ und 3%. Der Rat von Lübeck bot 1½%.⁵⁵ Schliesslich einigten sich die Parteien auf 2%, die in Form einer einmaligen Zollgebühr von aus Russland importierten und dorthin zu exportierenden Waren erhoben werden sollten. In Narva versprach die Regierung, die gesenkten Zollnormen sofort einzuführen. In Tallinn benötigte man aber dazu vorerst der Zustimmung des Rats, der seinen früher erhaltenen Privilegien gemäss das Recht hatte, in Sachen des Portoriums, von dessen Einkünften die Stadt die Hälfte für sich erhielt, mitzureden. Die Regierung versprach jedoch, da sie der befürwortenden Einstellung des Rats in dieser Sache sicher war, sobald die Zustimmung eintreffen werde, die Verordnung in Kraft zu setzen, dass alle Transitwaren, von denen der Zoll in Narva oder Tallinn erlegt worden war, in allen Städten Est-, Liv- und Ingermanlands zollfrei wären. Hierbei unterlagen Bargeld, Gold, Silber, Perlen und Wertsachen überhaupt keiner Verzollung.⁵⁶

Obschon Lübeck hoffte, dass die ermässigten Zollsätze sofort in Kraft treten würden, erfolgte das tatsächlich nicht so bald.

⁵⁴ Der Rat von Lübeck an die Vormundschaftsregierung am 12. IV. 1643 (Kopie), Bh 62 TLA.

⁵⁵ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 29. V., 1. u. 7. VI., 19., 26., 27. u. 28. IX. 1643, SRp. X 169—170, 174—175, 183, 272—273, 275—279; Melander Die Beziehungen Lübecks 32—64.

⁵⁶ Resolution der Vormundschaftsregierung an den Rat von Lübeck am 13. X. 1643, R. reg. 1643 RA; Melander op. cit. 64—65.

Aller Wahrscheinlichkeit nach darum, weil im Laufe des Schwedisch-Dänischen Krieges in den Jahren 1643—1645 Lübeck nicht an eine Verwirklichung seiner handelspolitischen Pläne denken konnte,⁵⁷ verblieb der Narvaer Zoll auf seiner früheren Höhe. Über den hohen Zoll erhoben die Ältesten der Lübecker Nowgorod-Fahrer im März des Jahres 1645 beim Rat von Lübeck Klage und baten, Schritte zu dessen Senkung auf 2% zu unternehmen, entsprechend der Resolution der schwedischen Regierung vom Jahre 1643. Hierauf legte der Rat von Lübeck einen Protest dem Rat von Narva vor, von dessen Eigenmächtigkeit man die Nichtsenkung des Zolls abhängig glaubte.⁵⁸ Doch bald mussten sich die Lübecker davon überzeugen, dass die schwedische Regierung selbst hinter der Sache steckte. Deswegen sandte auch Lübeck nach Abschluss des Krieges seinen Vertreter Johann Marquart auf die zwischen Schweden und Dänemark stattfindenden Friedensverhandlungen. Er wurde beauftragt, neben anderem mit der schwedischen Regierung wegen des Narvaer Zolls zu unterhandeln. Auf die entsprechende Mahnung Marquarts hin entgegnete der Reichskanzler, die Lübecker hätten ihr Versprechen, die Schifffahrt und den Handel mit grösserer Energie als bisher zu entwickeln, nicht eingelöst. Falls sie bei solchem Tempo verharrten, indem sie jährlich in die Häfen der schwedischen Ostseeprovinzen nur 2—3 Schiffe schickten mit nur wenig Bier, Salz und Heringen, so wäre es besser, wenn der frühere Zustand auch auf dem Zollgebiet fort-dauerte. Auch hätten die Lübecker nicht ihre Abgesandten zu Handelsbesprechungen nach Moskau geschickt, wie sie versprochen hätten.⁵⁹ Erst diese im Reich gepflogenen Besprechungen, bei denen der Vertreter Lübecks bezüglich der Belegung des russischen Transithandels gewisse Zugeständnisse machte, zeitigten tatsächlichen Erfolg, wenn auch in geringerem Mass, als es

⁵⁷ Während der ganzen Schifffahrtssaison von 1644 kamen nach Narva nicht mehr als 3 Lübecker und ein holländisches Schiff. Auch brachten diese nur ziemlich wenig Waren. S. E. Gyllenstierna an die Vormundschaftsregierung am 7. VIII. 1644 und P. Alebeck an den gleichen am 14. IX. u. 6. XI. 1644, *Livonica* II 170 u. 197 RA.

⁵⁸ Melander op. cit. 68—69; der Rat von Lübeck an den Rat von Narva am 20. III. 1645, I 75 NLA.

⁵⁹ Melander op. cit. 69—72.

das Abkommen vom Jahre 1643 zu erhoffen Grund gegeben hätte. Zu Beginn des Jahres 1646 setzte die schwedische Regierung wohl die Narvaer und Nyener Zölle herab, aber nur teilweise. Der 2%ige Zollsatz galt allein für die beschränkte Zahl der im Zolltarif vom Jahre 1643 aufgezählten russischen Waren. Alle anderen russischen Waren, desgleichen die westlichen Waren, mussten auf Grund des bisherigen Zolltarifs verzollt werden.⁶⁰ Obwohl Zolltarif und -reglement vom Jahre 1646 dem Namen nach nur Narva und Nyen angingen, scheinen sie auch in Tallinn⁶¹ wie die vom Jahr 1643 gegolten zu haben.

Aber die schwedische Regierung hatte dennoch ihren Standpunkt in der Frage der 2%igen Senkung der Transitzölle nicht aufgegeben. Deren Verwirklichung verzögerte sich bloss wegen besonderer Umstände. Im Jahre 1646 begannen nämlich einerseits zwischen den Vertretern der Regierung, dem Gouverneur von Estland Erik Oxenstierna und dem Zollverwalter Peter Heltscher und andererseits dem Rat von Tallinn und den Vertretern der Gilden Verhandlungen hinsichtlich der Umgestaltung der Handelsverhältnisse Tallinns, die neben einer Reihe von anderen wichtigen Fragen auch die Zollsenkung in Tallinn berührten. Erst nach Erreichung einer Übereinkunft zwischen der Stadt und der Regierung beabsichtigte man, die gesenkten Zollnormen in bezug auf Tallinn, Narva und Nyen in Kraft zu setzen. Die Verhandlungen zogen sich aber in die Länge. Die sich auf ihre Privilegien stützenden Tallinnenser verhielten sich zu den Vorschlägen der Regierung misstrauisch, indem sie gegen manche Neuerungsabsichten, unter anderem gegen die Forderung, die Visitationsordnung der Schiffe zu ändern, energische Opposition zeigten.⁶²

⁶⁰ Christina an den schwedischen Generalzollverwalter M. Leijonsköld u. P. Heltscher am 10. II. 1646, R. reg. 1646 RA; Stiernman II 440—441; P. Heltscher an Christina am 5. V. 1646, Livonica II 138 RA.

⁶¹ Der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 4. I. 1644, Livonica II 45 RA; Protok. des Rats von Tallinn vom 25. I. 1647, Ab 59 TLA.

⁶² Die Verhandlungen führten wiederholt zu scharfen Zusammenstössen zwischen dem Gouverneur und dem Rat und der Grossen Gilde. Die Unbeugsamkeit der Tallinnenser zwang Erik Oxenstierna, bisweilen zu schweren Drohungen zu greifen, welche an ähnliche Zusammenstösse zur Zeit

Die Zollermässigung aber gehörte zu den wenigen Fragen, die auf beiden Seiten keine Meinungsverschiedenheiten hervorriefen. Übrigens war der Rat von Tallinn gezwungen, bei jedem Schritt mit dem Standpunkt der Gilden zu rechnen. Aus den vorerwähnten Gründen verlief die Zeit in fruchtlosen Disputen, und eine Vereinbarung war schwer zu erreichen. Eine gewisse Zeit beanspruchte auch die Ausarbeitung der neuen Zolltarife. Um eine gerechte Einschätzung der Waren zu erreichen, musste Heltscher oft Beratungen mit den Tallinnensern führen. Erst am 24. März 1648 konnte der Vertrag unterzeichnet werden, welchem Ereignis bald darnach die Bestätigung von der Regierung folgte.⁶³

Auf Grund des mit Tallinn geschlossenen Vertrags wurde nun für Tallinn, Narva und Nyen ein gemeinsames Zollreglement und -tarif aufgestellt, die von der Regierung am 31. Juli gleichen Jahres veröffentlicht wurden. In dem Zollreglement wird erwähnt, dass von nun an alle über Tallinn, Narva und Nyen gehenden russischen wie auch westlichen Transitwaren einem Zoll von 2%

Gustav Adolfs erinnern. Mit dem Rat kam der Gouverneur 1647 schliesslich zu einem Übereinkommen, aber die Grosse Gilde wollte nicht nachgeben. Am 14. März 1648 forderte endlich Erik Oxenstierna den Oldermann der Grossen Gilde Renteln allein zu sich auf und versuchte, ihm seine und die Standpunkte der Regierung klarzulegen. Da das aber keinen Eindruck hinterliess, machte er von Drohungen Gebrauch. Das Protokoll des Rats von Tallinn referiert die Äusserungen des Gouverneurs nach der Erzählung Rentelns folgendermassen: „...oder aber Ihr. Excell: wolt[en] sich bemühen, die grose Saal öffnen, vnd die gantze bürgerschaft aufordern laszen, vnd ihnen solches alles nochmalen selber zu gemüht führen auch dabei anhangen, dafern Sie die tractaten ausschlagen, und nicht annehmen Würden, dasz Sie oder die Ihrigen den tag nicht erleben würden, dasz sie einigen handell alhie bekähmen, auch hetten Ihr Excell: Schreiben von Ihre Königl. Ma^{tt} erhalten, dafern die Statt Reval sich widerspänstig bezeigen würde, dasz sie auf den Fall solchs alles der Statt Narwa, die ohn dasz vielfaltig darum gebehten und sollicitiret, gönnen solten. Stelleten Ihnen derowegen leben und tot vor augen, möchten wehlen wozu Sie wolten, iedoch solten sies so machen, dasz Ihre Posterität solches mit Säufftzen nicht beklagen würden, begeherten vom H. Elterman, dasz er solches alles der Gilde nochmalen getrewlich referiren solte, würden sie befinden, dasz solches nicht geschehen, Würde er in Ihr Königl. Ma^{tt} höchsten vngnade gerahten, deswegen er sich woll vorzusehen.“ Protck. des Rats von Tallinn vom 15. III. 1648, Ab 60 TLA.

⁶³ Der zwischen E. Oxenstierna und dem Rat von Tallinn am 24. III. 1648 geschlossene Vertrag, Livonica II 248 RA.

unterworfen würden, ausgenommen Korn, Salz und Wein, von denen der frühere Zolltarif erhoben wurde. Der Grund für diesen Sachverhalt lag in der Tatsache, dass diese Waren zum Lokalhandel gezählt wurden, der an der Zollermässigung keinen Anteil hatte. Korn stellte bekanntlich den Hauptexportartikel aus Est- und Ingermanland dar und Salz und Weine die Importwaren. Für Weine galt folgende ergänzende Klausel: falls ein Einwohner der genannten Städte sie nach Russland zu führen beabsichtigte, musste er das dem Zollamt mitteilen und für die Ausfuhr einen Pass besorgen. In diesem Fall sollte ihm der für die auszuführende Warenpartie im Import über 2% erlegte Zoll zurückgezahlt werden. Ausserdem blieb die auf Grund früherer Privilegien geltende Lizentfreiheit für die Tallinnenser hinsichtlich des nach Russland zu führenden Salzes bestehen. Die Waren mussten nur in der Stadt verzollt werden, wohin sie dirigiert waren. So wurden die aus Russland über Nyen und Narva nach Tallinn eingeführten Waren erst in der letztgenannten Stadt dem Zoll unterworfen. Um Streitigkeiten bei der Schätzung der Waren zu vermeiden, war die Tariftabelle verhältnismässig detailliert verfasst. Für die im Tarif nicht genannten Artikel musste bei Waren im Wert von 2 Reichs- oder 3 Silbertalern ein Zoll von 2 Silberören entrichtet werden, was ungefähr 2% ausmachte. Hinsichtlich der Zollermässigung wurde der Gedanke geäussert, dass das Portorium überhaupt zu annullieren wäre und einzig der Lizentzoll bestehen bleiben sollte. Da dieses aber nicht ohne Benachteiligung der wirtschaftlichen Lage der Städte verwirklicht werden konnte, weil diese die Hälfte der Portoriumseinkünfte für sich bekamen, war nicht daran zu denken. Die 2%ige Zollgebühr wurde nach der neuen Ordnung halbiert, sodass Lizent und Portorium je 1% vom Wert der Ware ausmachten. Somit bekamen die Städte den vierten Teil der Zolleinnahme.⁶⁴

Nach dem Zolltarif von 1648 wurden die drei am Südufer des Finnischen Meerbusens belegenen Städte — Tallinn, Narva und Nyen — als zu einem Zollbezirk gehörig gerechnet. Dieser Zoll-

⁶⁴ Das für Tallinn, Narva und Nyen am 31. VII. 1648 veröffentlichte Zollreglement und -tarif, *Stiernman II* 532—575; Vertrag vom 24. III. 1648, *Livonica II* 248 RA.

bezirk fand weder nach Süden noch nach Norden eine Erweiterung, obgleich Erik Oxenstierna wie auch Peter Heltscher behaupteten, dass Est-, Liv- und Ingermanland eigentlich in ein Handelsbereich gehörten, weswegen auch in Riga und Pärnu die Zölle auf 2% ermässigt werden müssten. In einem Schreiben an Erik Oxenstierna im Jahr 1647 antwortete die Regierung, dass diese Frage erst dann erwogen werden könnte, wenn dazu von Riga ein formeller Antrag gestellt worden und man mit dem dortigen Rat auf Verhandlungswegen zu einer Übereinkunft gekommen wäre. Es unterliegt keinem Zweifel, dass Riga wie auch Pärnu an der Vereinheitlichung der dortigen Zölle mit denen von Tallinn, Narva und Nyen sogar sehr interessiert waren. Von derartigen Bestrebungen in Pärnu ist bekannt, dass der dortige Rat die Zollermässigungsfrage auf seinen Sitzungen in den Jahren 1654 und 1655 behandelt und sich vorgenommen hat, in dieser Angelegenheit einen Delegaten nach Stockholm zu entsenden.⁶⁵ Aber wenigstens bis zum Ende der behandelten Periode blieb diese Frage bezüglich der beiden Städte ungelöst, da die Regierung vom fiskalischen Standpunkt aus eine Lösung nicht für möglich hielt.

In den drei obenerwähnten Städten am Finnischen Meerbusen war die Zollsenkung verhältnismässig umfangreich gewesen. Vor der Zollermässigung von 1643 erreichte der Seezoll nach den Angaben aus Narva 6% und nach den Daten aus Tallinn 7% vom Warenwert. Nach den Angaben des Lizentverwalters von Narva fiel von dem 6%igen Zoll 4% auf den Lizent und 2% auf das Portorium.⁶⁶ Der grösste Vorzug der Zollverordnung von 1648 war

⁶⁵ E. Oxenstierna an Christina am 5. III. 1647 zusammen mit Beilagen, Livonica II 9 RA; Christina an E. Oxenstierna am 6. V. 1647, R. reg. 1647 RA; Memorandum von P. Heltscher an A. Oxenstierna vom 25. V. 1650, Ox. saml. RA; E. Oxenstierna an den Generalgouverneur von Livland G. Horn am 6. XI. 1652, LRKkA XIX 5 ERKA. Heltscher begründet seinen Vorschlag wegen der Zollermässigung u. a. damit, dass dadurch ein grosser Teil des litauischen und polnischen Transithandels statt nach Danzig, Königsberg und Kurland nach Riga geleitet würde. Protok. des Rats von Pärnu vom 23. VI. 1654 und 18. I. 1655, Ratsprotok. 1654—1655 PLA.

⁶⁶ K. Mörner an den Rat von Narva am 1. IX. 1649 zusammen mit der Kopie eines Schreibens des Narvaer Lizentverwalters Valentin Schlein

ausser den niedrigen Tarifen ihre lange Geltungsdauer. Zum mindesten in Narva scheint sie nicht nur in der 2. Hälfte des XVII. Jahrhunderts, sondern sogar noch am Anfang der russischen Zeit in Geltung gewesen zu sein.⁶⁷ Da man zu der Zollverordnung von 1648 erst nach längeren Versuchen und planlosen Irrwegen gekommen war, so finden wir die Zollpolitik der Übergangszeit ausserordentlich schwankend, was einem Gedeihen des Transithandels wahrscheinlich in noch grösserem Masse im Wege stand als der hohe Zoll selbst. Das häufige Abändern der Zollsätze und des Zollreglements verursachte bei den Kaufleuten ein unsicheres Gefühl; man wagte keine grössere Handelsbetätigung zu unternehmen, da es bei dem langsamen Transport der Waren leicht passieren konnte, dass, bevor die Warensendung in den schwedischen Häfen ankam, hier schon bezüglich der Zölle grundlegende Veränderungen stattgefunden hatten, die die Kalkulationen des Kaufmanns völlig über den Haufen warfen und ihn benachteiligten. Deshalb war es selbstverständlich, dass der Wunsch nach dauernden Tarifen und Reglements allgemein war.⁶⁸ Wie schon oben bemerkt, bezog sich die Zollermässigung nur auf den Transithandel. Der zwischen dem Ausland und dem Heimatland stattfindende Handel dagegen blieb auf der früheren Basis, d. h. bei 6—7%igem Zoll bestehen.⁶⁹

an ihn vom 28. VIII. 1649, I 82 NLA; Protok. des Rats von Tallinn vom 28. I. 1647, Ab 59 TLA; E. Oxenstierna an Christina am 29. XII. 1649 (?), ERKkA A 78 ERKA.

⁶⁷ Das Kommerzkollegium an Karl XI. am 18. III. 1697, Registratur des Kommerzkollegiums 1697 ÖA; Kopie des Zollreglements von 1648 aus dem XVIII. Jahrhundert, mit Ergänzungen aus derselben Zeit, I 35 NLA. Es vergrösserten sich nur die sog. „Ungelder“.

⁶⁸ Bericht von E. Mengden vom 1. VII. (?) 1640, Livonica II 68 RA; Memorandum von L. Numens an den Rat von Narva vom 10. II. 1645, I 83 NLA; Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina vom 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB; Memorandum des Rats von Narva vom 6. II. 1646 (vorgelegt zusammen mit einem Schreiben K. Mörners vom 14. II. 1646 an den Reichsrat Gustav Oxenstierna), Livonica II 171 RA; E. Oxenstierna an Christina am 3. X. 1646, Livonica II 9 RA; G. Oxenstierna an Christina am 15. IV. 1647, Livonica II 73 RA.

⁶⁹ E. Oxenstierna an Christina am 29. XII. 1649 (?), ERKkA A 78 ERKA. Aus dem vorliegenden Kapitel fällt heraus die Betrachtung der

Bei der Ermässigung der Seezölle blieben völlig unberührt verschiedene kleinere Zusatzsteuern von den Schiffslasten, wie Anker-, Mast-, Segel-, Last-, Reede- und Kanzleigelder, die man mit dem gemeinsamen Namen „Ungelder“ bezeichnete und mit dem Zoll zusammen einkassierte. Über diese Gebühren, die sich für eine Schiffslast auf 20, in einigen Fällen sogar bis auf 50 Reichstaler beliefen, klagte ganz besonders der Rat von Tallinn. Er behauptete, dass sogar die Schiffe diese „Ungelder“ zu zahlen hätten, die bei ihrer Vorüberfahrt nach Narva, Viipuri oder sonstwohin auf kurze Zeit in Tallinn anlegten, um einen Lotsen oder irgendeine kleine Warensendung aufzunehmen oder eine solche dort zu löschen.⁷⁰ Nach dem Bau der Feuerbake von Hiiumaa (Dagö) kam 1649 zu den bisherigen Zahlungen noch das Feuerbakengeld hinzu, mit dessen Einführung, wie wir weiterhin sehen werden, Erik Oxenstierna bedeutende Schwierigkeiten hatte. In der 2. Hälfte des Jahrhunderts wurde den bisherigen Steuern noch eine Reihe weiterer hinzugefügt.⁷¹

Nach der Herabsetzung der Zollsätze verdient eine nähere Betrachtung auch der Teil der Zollpolitik der Regierung, der auf Vereinfachung der Zollprozedur und auf deren Erleichterung im Interesse des Kaufmanns hinzielte. Man konstatierte, dass eine allzu strenge Zollrevision, die sich oft in Willkür der Zollbeamten den Kaufleuten gegenüber entwickelte, nicht mit den Grundsätzen der Handelsfreiheit in Einklang stände. Ernstere Missverständnisse zwischen Kaufleuten und Zollbehörden verursachte die Schätzung und die Visitierung der Waren.

Der Satz der Zollsteuer vollzog sich gewöhnlich auf Grund

1645 in Kraft gesetzten Differentialzölle im Interesse der Förderung der einheimischen Schifffahrt, denn wegen der schwachen Entwicklung des Schiffswesens der estnischen Städte hatten diese keine praktische Bedeutung. Das Zollreglement von 1645 betrachten wir weiter unten im Zusammenhang mit den Versuchen, ein Schiffswesen zu entwickeln.

⁷⁰ Der Abgesandte des Rats von Tallinn B. zur Bech an die Vormundschaftsregierung am 11. VI. 1636, Livonica II 45 RA; Protok. des Rats von Tallinn vom 13. VI. 1638, Ab 53 TLA.

⁷¹ Karl XI. an den Rat von Narva am 12. VII. 1673, I 51 NLA; Jensch Der Handel Rigas 123.

des offiziell in Kraft gesetzten Zolltarifs. Wir wollen die Frage unberührt lassen, ob die auf Grund der jeweiligen Marktpreise abgefassten Tarife auf die Dauer dem faktischen Zustand entsprachen — die Schwankungen der Preise konnten Erhöhung oder Herabsetzung des Prozentsatzes zeitigen —, ⁷² es gab eine Reihe von Handelsartikeln, die entweder im Zolltarif überhaupt nicht erwähnt waren, oder bei denen der Preis je nach der Sorte stark differierte, wo im Tarif aber absolut kein Unterschied gemacht worden war. In diesem Fall war der Zoll auf Grund der am Ort bewerkstelligten Warenschätzung festzusetzen, was sich aber oft als Schaden für den Kaufmann herausstellte.

Dass eine derartige fortwährende Kraftprobe zwischen Zollbehörden und Kaufleuten keineswegs eine ruhige Entwicklung des Handels begünstigen konnte, zeigen uns einige Beispiele in recht drastischer Weise. 1643 klagt der Agent eines ausländischen Kaufmanns Peter de Ladaille den Behörden, dass sein Prinzipal eine Sendung Pelzwerk aus Russland nach Narva geschickt hätte, nachdem er vom schwedischen Residenten Peter Loofeldt in Moskau gehört hatte, dass der Grenzzoll in Narva abgeschafft und der Seezoll auf 2% herabgesetzt worden wäre. Obgleich der Agent den Preis der Waren, wie er selbst erwähnt, im Narvaer Zollkontor nach den Fakturen deklariert hätte, wären die Warenballen doch von dem Zollbeamten geöffnet und die Pelze so hoch geschätzt worden, dass der Grenzzoll, der inzwischen von neuem auf über Narva nach Tallinn gehende Waren eingeführt worden war, sich bei den Zobelfellen auf 8% und „von Zobeln Beuchen“ sogar auf 11% vom tatsächlichen Preis der Ware belaufen hatte. Die Summe des ganzen Grenzzolls auf die Pelze hätte 619 Reichstaler betragen. Wenn man diesem noch den Seezoll hinzufügen würde, der ungefähr die Hälfte der erwähnten Summe ausmachte, dann stieg der Transit-zoll bei dieser Durchschnittssendung auf ungefähr 1000 Reichstaler. Der Agent von Ladaille war über diesen Vorfall so erschrocken, dass er die Waren in Narva liegen liess und selbst beim Rat von Tallinn und bei den Machthabern gegen diese Willkür des Zollbeamten Hilfe heischte. Er versicherte bei dieser Gelegenheit dem Rat von Tallinn, dass, sobald sein Prinzipal und andere auslän-

⁷² S. auch Jensch Der Handel Rigas 122.

dische Kaufleute das zu hören bekämen, sie ohne Zweifel den Handel über Narva aufgeben und ihre aus Russland zu exportierenden Güter über Pleskau, Petseri, Polotzk und Polen nach Königsberg und Danzig leiten würden, wenn auch die Warenfracht auf diesem Weg kostspieliger wäre.⁷³ Philipp Krusenstiern wiederum weiss von einem Fall zu erzählen, wo ein Zollbeamter in Narva von einem Zimmer Marderfelle, dessen Verkaufspreis sich auf etwa 30 Reichstaler belief, 14—15 Reichstaler Zollgebühr verlangt hätte, was etwa 50% ausmachte. Als klassisches Beispiel dafür, wie ein Zollbeamter eine billige Warensorte als höherwertige taxiert hatte, könnte ein Fall aus der Praxis der Tallinner Pfund-Kammer genannt werden. Hier schätzte man eine aus Westeuropa nach Russland geschickte ostindische Damastsendung, deren Wert 3000 Reichstaler betrug, auf 11700 Reichstaler; diesen Wert hatten Damaste aus Genua und Florenz. Der Schätzung entsprechend war der Zoll ausserordentlich hoch.⁷⁴ Um derartigen Schaden zu vermeiden, machten die Kaufmannskreise den Vorschlag, den Zoll entsprechend dem Kaufpreis auf Grund der vom Kaufmann der Zollbehörde vorgelegten Deklaration zu determinieren.⁷⁵ Der Handelsvertrag zwischen Schweden und Lübeck von 1643 lässt die Schätzungsfrage offen und erwähnt nur mit einem Wort, dass die schwedische Regierung den Zoll auch bei im Tarif nicht aufgezählten Waren auf 2% ermässigen wollte.⁷⁶ Das 1642 von Heltcher zusammengestellte Zollreglement sah voraus, dass die Waren auf Grund dieses Preises zu schätzen waren, den der Kaufmann dem Zollbeamten angab. Aber der Kaufmann war verpflichtet, die Waren unter dem richtigen Namen und Preis anzugeben, nicht aber die teuren Waren unter den billigeren zu verstecken. Wenn der Zollbeamte einen Verdacht schöpfte, hatte er das Recht, Fuhren und Packen zu öffnen und Schmuggelwaren zu konfiszie-

⁷³ Der Agent von Peter de Ladaille an den Rat von Tallinn (eingetr. am 23. III. 1643), BE 19 TLA.

⁷⁴ Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina vom 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

⁷⁵ Melander Die Beziehungen Lübecks 52; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 11. III. 1642, Livonica II 45 RA.

⁷⁶ Resolution der Vormundschaftsregierung an den Rat von Lübeck am 13. X. 1643, R. reg. 1643 RA.

ren.⁷⁷ Die Seezollreglements von Narva und Nyen aus den Jahren 1643 und 1646 sahen eine Zollermässigung auf nur in begrenzter Zahl in den Tarifen vorgesehene Waren vor, weshalb hier die Frage einer Schätzung der Waren überflüssig war. Bei der 1648 in Tallinn, Narva und Nyen durchgeführten Zollsenkung scheint man versucht zu haben, die Missverständnisse zwischen Kaufleuten und Zollbeamten zu vermeiden, indem man eine recht detaillierte Tariftabelle abfasste. Falls bei der Verzollung dennoch im Tarif nicht aufgezählte Waren vorkamen, sollten sie nach den Fakturen geschätzt werden.⁷⁸ Mit diesem Entscheid scheint die Frage eine endgültige Lösung gefunden zu haben.

Viel Murren verursachte das Durchsuchen oder die sog. Visitierung der Schiffe, Pferddefuhren und Warenballen beim Verzollen. Bei den Verhandlungen 1643 behauptete der Rat von Lübeck, dass die Visitierung den Kaufleuten viele Belästigungen schaffe und Zeit raube.⁷⁹ 1646 erhebt auch der Rat von Narva darüber Klage und empfiehlt, die Waren nach den Fakturen zu verzollen.⁸⁰ Drastische Beispiele für die Übel der Visitierung bringt in seinem Memorandum über die Lage des Russlandhandels Philipp Krusenstiern. Er behauptet, dass 1642 einige Hamburger Kaufleute, die bisher den Handel über Archangelsk geführt hätten, einen grösseren Posten Pelze zur Probe über Tallinn nach Westeuropa geschickt hätten. Zu der Zeit, als die Waren in Tallinn auf Weiterbeförderung gewartet hätten, wäre aus Moskau eine geheime Anschuldigung gekommen, dass die Pelztonnen Seide enthielten, die man vorhätte, heimlich für einen billigeren Zoll aus-

⁷⁷ Entwurf eines Zollreglements vom 20. II. 1642 (vorgelegt zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna vom 3. III. 1642 an die Vormundschaftsregierung), Livonica II 69 RA; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 14. V. 1642 und am 20. III. 1643, R. reg. 1642 und 1643 RA.

⁷⁸ Das für Tallinn, Narva und Nyen am 31. VII. 1648 veröffentlichte Zollreglement und -tarif, Stiernman II 532—575; Vertrag zwischen E. Oxenstierna und dem Rat von Tallinn am 24. III. 1643, Livonica II 248 RA.

⁷⁹ Der Rat von Lübeck an die Vormundschaftsregierung am 12. IV. 1643 (Kopie), Bh 62 TLA.

⁸⁰ Memorandum des Rats von Narva über die Zustände des Transit handels am 6. II. 1646 (vorgelegt zusammen mit einem Schreiben K. Mörners vom 14. II. 1646 an G. Oxenstierna), Livonica II 171 RA.

zuführen. Die schon verzollten und auf das Schiff verfrachteten Waren wären nun auf Verlangen der Zollbeamten wieder aus dem Schiff herausgebracht und alle Tonnen und Ballen mit dem wertvollen Inhalt wären brutal unter freiem Himmel geöffnet worden. Die Kaufleute hätten dadurch einen so grossen Schaden erlitten, dass sie den hiesigen Handelsweg im wahrsten Sinne des Wortes verflucht hätten. Einen zweiten derartigen Fall hätte ein Exporteur für persische Seide in Narva erlebt. Ungeachtet der von der schwedischen Regierung gegebenen Versicherung, dass die Transitwaren an der Grenze nicht visitiert würden, wäre das trotzdem erfolgt. Der Kaufmann hätte durch das rücksichtslose Öffnen der Ballen einen grossen Schaden erlitten.⁸¹

Da die Visitierung von der Kaufmannschaft recht gescheut war, versuchte die Regierung schon zeitig, sie das eine oder andere Mal zu vermeiden oder zu erleichtern, vor allem an der russischen Grenze. So versprach man z. B. 1634 den Kaufleuten, die mit Russland über das vor kurzem gegründete Nyen handeln wollten, eine Visitierungsfreiheit zuzusichern. Die Waren sollten nach den Begleitschreiben verzollt werden.⁸² 1640 beauftragt die Regierung den Generalgouverneur von Liv- und Ingermanland, in Narva und Nyen eine strenge Aufsicht auszuüben: diesen Städten wollte man wirtschaftlich auf die Beine helfen, indem man reiche Kaufleute zu dauernder Siedelung anlocken wollte; es sollte deshalb darauf geachtet werden, dass die fremden Kaufleute dort mit grösster Umsicht, mild und höflich behandelt würden und man absolut nicht versuchte, den Handel durch strenge Verordnungen zu erschweren.⁸³ Ein von Peter Heltscher im Februar 1642 verfasstes und von der Regierung im Sommer des gleichen Jahres bestätigtes Grenzzollreglement für Narva, Tartu und Vastseliina, das für den Fall, dass der Zollbeamte gegen den Kaufmann Ver-

⁸¹ Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina vom 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

⁸² Resolution der Vormundschaftsregierung vom 8. III. 1634, R. reg. 1634 RA. Dessenungeachtet erfuhren die ausländischen Kaufleute im Sommer desselben Jahres in Nyen eine recht genaue Durchsuchung. S. A. Spierinck an die Vormundschaftsregierung am 20. V. 1634, Livonica II 138 RA.

⁸³ Die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 16. IV. 1640, R. reg. 1640 RA.

dacht schöpfte, die Möglichkeit einer Visitierung und bei Verheimlichung der Waren ihre Konfiszierung voraussah, wurde in Regierungskreisen etwas später ziemlich scharf kritisiert. Man konstatierte, dass die Durchsuchung der Fuhren und Ballen an der Grenze den Kaufleuten lästig wäre, welcher Umstand sie vom Handel durch schwedische Gebiete ganz verscheuchen würde.⁸⁴ Zwecks Erleichterung der Visitierung der Transitwaren schickte die Regierung den örtlichen Behörden und den Städten Memoranda.⁸⁵ Von den lokalen Machthabern gehörten zu den Anhängern der Vereinfachung der Zollrevision Philipp Krusenstiern und Erik Oxenstierna. Der Grundsatz des letzteren bezüglich der Handelsfreiheit war — wie aus einem seiner Schreiben hervorgeht, folgender: „dan dieses wohl der eingste grundt ist, worauf wir die reduction der commercien bauen mögen, dasz wir thür und thor bej unsz selber offen machen und bereiten die bahne dergestaldt, dasz particulare kaufleute ausz den schmack des gewinnes und bequämlichkeit anhero angereizet mögen werden.“⁸⁶

Eine völlige Aufhebung der Visitierung war trotzdem nicht denkbar. Wenigstens die Schiffslasten sollten wie früher durch die Zollbeamten untersucht werden. Das sollte aber möglichst rücksichtsvoll vor sich gehen, ohne einzelne Warenpacken oder -tonnen zu öffnen, wenn nicht gerade ein bestimmter Grund dazu vorlag. Gewöhnlich fand die Visitierung bei der Ankunft des Schiffes im Hafen statt. In Tallinn aber galt in dieser Hinsicht ein ganz besonderer Zustand. Die Privilegien der Stadt sahen keine Visitierung im Hafen vor; diese sollte vor dem Einlaufen des Schiffes auf der Reede erfolgen. Der Rat von Tallinn und die Gilden vertraten die Ansicht, dass die mit der Visitierung im Hafen verbundenen Amtsbetätigungen der Staatsbeamten, wie z. B. die Konfiszierung der Waren, in völligstem Widerspruch zu dem Recht der Jurisdiktion des Rats daselbst stände. Die Visitie-

⁸⁴ Entwurf eines Grenzzollreglements vom 20. II. 1642, Livonica II 69 RA; die Vormundschaftsregierung an B. Oxenstierna am 14. V. 1642 und am 20. III. 1643, R. reg. 1642 und 1643 RA.

⁸⁵ Christina an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, Bunge II 247—252.

⁸⁶ E. Oxenstierna an P. Heltscher (?) am 2. X. 1647, ERKKA A 57 ERKA.

rung der Schiffe auf der Reede erwies sich aber den Kaufleuten und Reedern als recht lästig, bei Sturm war sie sogar mit grosser Gefahr verbunden. Auch bot eine volle Befrachtung bei weitem keine günstigen Voraussetzungen für eine eingehende Revision. Zwecks Vermeidung dieses Übelstandes versuchte die Regierung, den Rat von Tallinn dahin zu bewegen, dass dieser weiterhin die Visitierung im Hafen zulassen sollte. Da die Regierung wegen der autonomen Lage Tallinns diese Frage durch einfache Veröffentlichung einer demgemässen Resolution nicht lösen konnte, musste man hier unvermeidlich wie auch in vielen anderen Fällen den zeitraubenden und lästigen Weg der Verhandlungen beschreiten. Als Erik Oxenstierna 1646 mit dem Rat Besprechungen zwecks eines Handelsbündnisses begann, hatte er den Auftrag, auch diese Frage einer Beratung zu unterziehen. Obschon die Visitierungsfrage an sich für Tallinn eigentlich mehr eine Prestige- als eine Frage von wirklicher Bedeutung war, fand der Vorschlag, die Schiffe im Hafen visitieren zu können, bei Rat und Gilden einen ausserordentlich zähen Widerstand. Annähernd ein Jahr währten die zwischen Gouverneur und Rat einerseits sowie zwischen Rat und Gilden darüber gepflogenen Beratungen und Dispute andererseits. Sie führten wiederholt zu scharfen Zusammenstössen. Ein wirksamer Trumpf in Erik Oxenstiernas Hand, von dem er auch bei der Durchsetzung der Wünsche der Regierung nach Bedarf Gebrauch machte, war die beabsichtigte Zollermässigung. Er erinnerte die Tallinnenser wiederholt daran, dass die Zollsenkung in Tallinn und somit der Wohlstand der ganzen Stadt von dem Erfolg der laufenden Besprechungen abhängig wäre. Da man bald voraussehen konnte, dass sich die Verhandlungen in die Länge ziehen würden, bemühte sich der Gouverneur gemäss seinem dem Rat im Herbst 1646 gemachten Vorschlag, von der Stadt bis zur endgültigen Erledigung der Frage die Zulassung einer zeitweiligen Visitation im Hafen zu erlangen. Er versicherte, dass dieses Entgegenkommen absolut keinen Einfluss auf die Schliessung des Vertrags ausüben würde. Zögernd nahm der Rat am 21. Oktober den Vorschlag an, und in diesem Herbst konnten die Schiffe im Hafen visitiert werden.⁸⁷

⁸⁷ Memorandum von Peter Heltscher an A. Oxenstierna vom 20. II.

Bald aber fingen Klagen über die Visitierung an, laut zu werden. Es wurde behauptet, dass sich die Visitierung so langsam vollzöge, dass die Schiffe zuerst 1—3 Tage auf der Reede verweilen müssten, bevor sie in den Hafen einlaufen durften. Ausserdem missbrauche der Lizentverwalter die neue Lage, indem er auch die Aufsicht über die Waren in der Stadt ausübte und beobachtete, wohin und bei wem Salz und Wein niedergelegt würden; er hätte sogar wiederholt die schon einmal visitierten Waren in sein Haus schaffen lassen, um sie dort abermals zu durchsuchen. Eine derart willkürliche Novität stände in Widerspruch zum Versprechen des Gouverneurs. Auf Drängen des Rats erlaubte Erik Oxenstierna schon im Februar des folgenden Jahres, das Visitieren nach der alten Art wieder einzuführen. Zu Beginn der Schiffahrtssaison fing jedoch das Handeln um die Ermöglichung der Visitierung im Hafen von neuem an. Der Gouverneur versicherte jetzt, dass man fernerhin die Jurisdiktion des Rats nicht mehr verletze, und dass das Recht, Waren zu beschlagnehmen oder zu konfiszieren, von nun an nur dem Rat zustände. Schliesslich bezeugte sich auch der Rat von neuem willig, die Visitierung im Hafen zeitweilig zu gestatten. Diese Nachgiebigkeit aber rief in den Kreisen der Grossen Gilde einen Sturm des Unwillens hervor. Den Rat beschuldigte man öffentlich wegen der Abtretung dieser so wichtigen Freiheit an den Gouverneur, einer Freiheit, die das beste aller Tallinner Privilegien gewesen wäre, und die man mit Recht als das Kleinod aller Freiheiten bezeichnen könnte. Der Rat sah die Behauptung der Ältesten der Grossen Gilde als verantwortungslose Opposition an und beschloss, nicht zu weichen. Die Grosse Gilde stachelte aber auch die Handwerker auf mit dem Resultat, dass alle 3 Gilden am 22. April 1647 konstatierten, dass sie mit der zwischen dem Gouverneur und dem Rat geschlossenen zeitweiligen Übereinkunft in Sachen der Visitierung nicht einverstanden wären. Beeinflussungsversuche auf die Gilden zeitigten absolut keine Ergebnisse. Der zwi-

1638, Ox. saml. RA; Memorandum von Heltscher an Christina vom 15. VI. 1646, Livonica II 138 RA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, Bunge II 247—252; Protok. des Rats von Tallinn vom 16., 20. und 21. X. 1646, Ab 58 TLA; E. Oxenstierna an Christina am 18. XI. 1646, Livonica II 9 RA.

schen zwei Feuer geratene Rat hielt trotzdem an dem einmal dem Gouverneur gegebenen Versprechen fest, und die Visitierung im Hafen wurde fortgesetzt, ungeachtet der wiederholten Proteste und Beschwerden der Grossen Gilde.⁸⁸

Durch den am 24. März 1648 geschlossenen Vertrag wurde die Visitierung der Schiffe im Hafen endgültig erlaubt. Alle eintreffenden Schiffe konnten sofort in den Hafen einlaufen. Aber vor Aushändigung der Warenverzeichnisse und der auf Grund deren vorgenommenen Visitierung durch die Zollbeamten durften sie nicht am Kai anhalten, sondern mussten etwas davon entfernt vor Anker gehen. Die Zollbeamten waren verpflichtet, bei der Zollrevision möglichst schnell, dabei aber höflich und rücksichtsvoll vorzugehen. Waren in das Zollkontor zu eingehender Revision zu bringen, war verboten. Die Jurisdiktion des Rats im Hafen blieb wie bisher bestehen. Somit hatten die Zollbeamten nach erfolgter Revision weiter kein Recht auf die Waren.⁸⁹

Bei den gleichen Verhandlungen war auch die Frage der Errichtung eines *P a c k h a u s e s* in Erwägung gezogen worden. Da die Transitwaren einem viel niedrigeren Zoll unterlagen als die einheimischen Handelsartikel, machte die Regierung, um das Schmuggeln zu vermeiden, den Vorschlag, in Tallinn ein besonderes Packhaus zu bauen, wo die verzollten Exportwaren so lange unter amtlicher Aufsicht liegen sollten, bis sie weiterbefördert wurden. Einer der beiden Schlüssel des Packhauses sollte im Kontor des Lizenzzolles, der andere im Kontor des Portoriums aufbewahrt werden.⁹⁰ Die Idee des Packhauses war an und für sich nicht neu, denn die schwedische Regierung hatte schon früher den

⁸⁸ E. Oxenstierna an Christina am 5. III. 1647, *Livonica* II 9 RA; E. Oxenstierna an den Rat von Tallinn am 16. V. 1647, BF 64 TLA; Christina an E. Oxenstierna am 6. V. 1647, R. reg. 1647 RA; Protok. des Rats von Tallinn vom 5. XI. 1646, 8., 19., 20. und 21. I., 9., 10., 12., 14., 15., 21., 22., 23., 25. und 30. IV., 18. V., 29. VI., 28. VIII., 18. und 19. X. 1647, Ab 58 u. 59 TLA.

⁸⁹ Vertrag zwischen E. Oxenstierna und dem Rat von Tallinn vom 24. III. 1648, *Livonica* II 248 RA; E. Oxenstierna an Trotzig am 25. III. 1648, ERKkA A 95 ERKA.

⁹⁰ Christina an den Rat von Tallinn am 20. VIII. 1646, *Bunge* II 247—252.

Bau von Packhäusern von den schwedischen Städten verlangt.⁹¹ Sogar in Narva brachte man die Frage der Errichtung eines Packhauses im Anfang der 40er Jahre auf die Tagesordnung. Der Generalgouverneur Bengt Oxenstierna vertrat jedoch in dieser Sache einen ablehnenden Standpunkt, da er meinte, dass von den Packhäusern dem Handel und somit auch dem Fiskus mehr Schaden als Nutzen entstehen könnte.⁹² Dessenungeachtet setzte der Rat 1644 eine Verordnung in Kraft, laut welcher die fremden Kaufleute ihre schweren Transitwaren, wie Salz und Heringe, in die „Stadtbuden“, die Kram- und leichten Waren aber in einem Packhaus unterbringen sollten.⁹³ Bei den in Tallinn geführten Verhandlungen über ein Packhaus kam man zur gleichen Überzeugung wie der Generalgouverneur von Livland Bengt Oxenstierna im Jahre 1643, nämlich dass das Packhaus für die ausländischen Kaufleute zu beschränkend wäre. Stattdessen empfahlen die Handelskreise zu verordnen, dass die aus Russland kommenden Kaufleute an der Grenze mit einem Zertifikat über die mitgeführten Waren versehen würden, das sie verpflichtet wären, im Kontor des Portoriums in Tallinn vorzulegen. Bei Vorweisung dieser Bescheinigung würden sie zugleich eine Zollermässigung von 2% geniessen. Mit diesem Vorschlag war endlich auch die Regierung einverstanden, weswegen man von dem Bau eines Packhauses absah.⁹⁴

Ausser den örtlichen Zöllen mussten für den Transithandel auch zwei der schwedischen Regierung nicht unterstehende Zölle ernstlich in Betracht gezogen werden, nämlich der Dänemark gehörende Zoll am Öresund und der an der russischen Grenze. Eine ausführlichere Behandlung dieser aussenpolitischen Probleme gehört aber nicht mehr in den Rahmen der vorliegenden

⁹¹ Sillén IV 187.

⁹² B. Oxenstierna an N. Mannersköld am 18. I. 1643, LRKka III 3 ERKA.

⁹³ Protocollum Deliberationum 1644, Livonica II 246 RA.

⁹⁴ Bericht über die Verhandlungen zwischen Vertretern des Rats von Tallinn und E. Oxenstierna am 7. XI. (1646); Protok. des Rats von Tallinn vom 25. I. 1647, Ab 59 TLA; E. Oxenstierna an Christina am 5. III. 1647, Livonica II 9 RA; Christina an E. Oxenstierna am 6. V. 1647, R. reg. 1647 RA; E. Oxenstierna an den Rat von Tallinn am 4. I. 1648, Bh 43 TLA.

Arbeit. Deshalb betrachten wir sie hier nur in den allgemeinsten Zügen. Besonders belastend für den Ostseehandel war der vom König von Dänemark verlangte Zoll von den durchfahrenden Schiffen und Waren am Öresund. Da der erwähnte Zollertrag nach der schon aus dem Mittelalter⁹⁵ stammenden Gewohnheit zu den Sondereinkünften des Königs zählte, was dieser auf Grund seines Hoheitsrechtes fordern konnte, war König Christian IV., den die dänischen Historiker als rücksichtslosen Monarchen mit wenig politischem Verstand charakterisieren, in Versuchung, den Zoll ständig zu erhöhen. In der Zeit zwischen 1629 und 1639 wurde dieser Zoll ganze 8 Mal erhöht. Während 1636 der Zoll von Öresund 226 000 Taler einbrachte, stieg die Einnahme im Jahre 1638 auf 482 000 und 1639 sogar auf 616 000 Taler, ungeachtet dessen, dass die Zahl der durch den Sund fahrenden Schiffe sogar abgenommen hatte. Auf Grund des Friedensvertrags von Knäred genossen die schwedischen Untertanen im Öresund Zollfreiheit, die sich sogar auf die schwedischen Waren erstreckte, die auf fremden Schiffen transportiert wurden. Aber bald nach dem Tode Gustav Adolfs fingen die Dänen an, auch bei der Durchfahrt von schwedischen Waren alle möglichen Beschränkungen aufzuerlegen. Von diesen traf die estnischen Städte besonders schmerzlich die Behauptung der Dänen, dass die im Vertrag vorgesehene Zollfreiheit sich nicht auf die neuen schwedischen Provinzen jenseits der Ostsee erstreckte. Da sich der Öresund-Zoll nach den letzten Zollerhöhungen als ziemlich hoch erwies — nach der Erhöhung von 1639 z. B. betrug sein Durchschnittssatz 30% und bei einigen Waren wie Salpeter sogar 77% —,⁹⁶ verursachte er in den estnischen Städten ständige Beschwerden. Diese an und für sich völlig berechtigten Klagen über den doppelten und dreifachen Zoll⁹⁷ konnte die schwedische Regierung natürlich nicht ihrem

⁹⁵ Der Öresund-Zoll wurde im Jahre 1429 von Erich VII. eingeführt. Nielsen 63—64.

⁹⁶ Det danske Folks Historie IV 272—273, 285—286; Sveriges historia VII 111—112; Baasch 275; Sillén IV 29.

⁹⁷ SRp. VIII 574, IX 272, X 216; P. Heltscher an A. Oxenstierna am 5. III. 1641, Ox. saml. RA; E. Gyllenstierna an die Vormundschaftsregierung am 27. V. 1643, Livonica II 170 RA; J. Fougdt an A. Oxenstierna am 14. XI. 1644, Ox. saml. RA; Memorandum von L. Numens an den Rat von Narva

Wunsch gemäss schlichten. Deshalb wurde um 1640 die Absicht erwogen, mittels eines Kanalbaus eine direkte Verbindung zwischen Göteborg und der Ostsee herzustellen und auf diese Weise den Öresund überhaupt zu umgehen.⁹⁸ Die Beschränkung für den schwedischen Handel im Öresund und auch andere Gründe zwangen die schwedische Regierung schliesslich, mit Waffengewalt zu ihrer Schlichtung zu schreiten. Der Dänisch-Schwedische Krieg von 1643—1645 endete mit dem schwedischen Sieg. Im Friedensvertrag von Brömsebro bestätigte man Schweden samt seinen Ostseeprovinzen völlige Zollfreiheit im Öresund. Dänemark hatte kein Recht, die durchfahrenden schwedischen Schiffe zu visitieren. Bei Vorzeigung eines Beweisscheins, des sog. Zertifikats, waren auch die auf fremden Schiffen geführten schwedischen Waren zollfrei.⁹⁹

Durch den Friedensvertrag von Brömsebro war die Öresunder Zollfrage nicht in vollem Umfang gelöst worden, da ausser den Schweden alle anderen auf der Ostsee (über Öresund) handelnden Völker wie früher dem Zoll unterworfen waren. Nur die Niederlande erhielten durch den Vertrag von Christianopel 1645 einige Zollfreiheiten.¹⁰⁰ De facto ergibt sich, dass die schwedische Regierung es nicht einmal anstrebte, im Öresund eine allgemeine Zollfreiheit zu erlangen, sondern nur die Interessen ihrer Kaufleute und Reeder im Auge hatte. Als Hintergedanke bestand dabei der Wunsch, dass die schwedischen Untertanen die Vermittlung des Handels zwischen Osten und Westen in ihre Hände bekämen. Diese Politik kam besonders nach 1648 zu allgemeinerer Geltung. Da die Spitze dieser Politik sich gegen die Niederländer als die bisherigen grossen Transportvermittler richtete, um sie von der Frachtfahrt in der Ostsee zu verdrängen, zwang sie diese,

am 10. II. 1645, I 83 NLA; der Abgesandte des Rats von Tallinn B. zur Bech an die Vormundschaftsregierung (undatiert, eingetr. am 20. VII. 1643), Livonica II 45 RA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 14. X. 1643, Bunge II 242—243; Richter II: 2 248—249.

⁹⁸ Heckscher Sveriges ekon. hist. I: 2 547; Sillén IV 43—44.

⁹⁹ Sveriges historia VII 126; Nielsen 84—90; Bekanntmachung der schwedischen Regierung an alle Stapelstädte in Schweden, Finnland, Est-, Liv- und Ingermanland am 6. II. 1646, R. reg. 1646 RA.

¹⁰⁰ Nielsen 90.

ins Lager der Schwedenfeinde überzugehen. 1649 wurde zwischen den Niederlanden und Dänemark ein gegen Schweden gerichteter Schutzvertrag abgeschlossen. Von den Vertragsbedingungen besitzt besondere Bedeutung für den Ostseehandel der Punkt, der jährlich gegen mässige Steuer den niederländischen Schiffen Zollfreiheit im Öresund zusprach.¹⁰¹ Um auch den Engländern das Handeln mit den Ostseeländern ohne Öresund-Zoll möglich zu machen, plante die schwedische Regierung in den 50-er Jahren, das an der Nordsee gelegene Göteborg zum Stapel für den Ostseehandel zu machen. Danach sollten die Engländer ihre Waren dort niederlegen und daselbst die östlichen Waren in Empfang nehmen, die man ohne Zoll im Öresund auf den schwedischen Schiffen dorthin gebracht hätte.¹⁰² Aber in den von uns behandelten Jahren fand dieser Plan keine Verwirklichung.

Von der Senkung der Transitzölle hoffte die schwedische Regierung, dass dieser in hohem Masse gerade im Interesse der russischen Kaufleute vorgenommene Schritt auch den russischen Zaren veranlassen würde, an seinen Grenzen Gleiches mit Gleichem zu vergelten. Denn ohne diese Gegenleistung waren die Aussichten, die schwedischen handelspolitischen Ziele völlig zu erreichen, nicht besonders vielversprechend. Bald stellte es sich heraus, dass sich die Schweden in diesem Punkt geirrt hatten. Der Zar, der die wirklichen Pläne der schwedischen Regierung in Sachen der Lenkung des Russlandhandels von Archangelsk in die Ostsee ahnte (obgleich man sie schwedischerseits zu maskieren versuchte), hob sogar die Zölle um das Jahr 1647, statt sie zu senken. Ausserdem erfuhren die schwedischen Kaufleute an manchen Orten in Russland eine recht schlechte Behandlung, die trotz Demarchen und Memoranden der schwedischen Vertreter in Moskau nicht aufhörte. Der russische Export- und Importzoll betrug anfangs 5—6% der Ware. Im Jahre 1652 wurde er für die gewogenen Waren um 2%, für die anderen Waren um 1½% erhöht. Im Jahr 1649 führte man bezüglich der ausländischen Kaufleute eine

¹⁰¹ Fahborg 47—49; Baasch 277—279; Kolkert 35.

¹⁰² Almqvist Göteborgs historia I: 1 632—634; der schwedische Gesandte in London Israel Lagerfeldt an Christina am 29. VII. und am 26. VIII. 1653, Anglica RA.

als Kopfsteuer bezeichnete Zahlung ein in Höhe von 8 Kupferören oder 3 Kopeken pro Person. Somit gelangten die von der schwedischen Regierung zur Herabsetzung des russischen Zolls unternommenen Schritte in den besprochenen Jahren nicht ans Ziel.¹⁰³

Wenn wir am Schluss einen flüchtigen Blick auf die schwedische Zollpolitik auf estnischem Gebiet werfen, können wir folgendes konstatieren. Vor Durchführung der Zollreformen bestanden hier 4 Sonderzölle — Lizent, Portorium, Grenzzoll und Kleiner Zoll —, die sowohl ihrem Charakter, wie ihren Tarifen nach kein einheitliches System darstellten, weswegen sich z. B. ein Teil der Städte in viel schlechterer Lage befand als die anderen. Besonders grosse Beschwerden aber verursachten das Fixieren der Differentialtarife des Grenzzolls nach dem Heimatsort der Kaufleute und die doppelte Verzollung (an der Grenze und im Ausfuhrhafen). Für den Transithandel erwiesen sich als besonders belastend die hohen Tarife der Seezölle, die sogar nach der fühlbaren Senkung des Lizents im Jahre 1637 6—7% vom Warenwert erreichten, und ebenso das strenge, oft willkürliche Verfahren der Zollbeamten bei der Revision und dem Einschätzen der Waren.

Die von Axel Oxenstierna, einem prinzipiellen Anhänger der Handelsfreiheit, geführte Regierung war sich wohl der Notwendigkeit der Transitzollsenkung und der Erleichterung des Zollverfahrens bewusst, aber wegen der Fortdauer des Dreissigjährigen Krieges, der von dem Fiskus äusserst grosse Opfer verlangte, riskierte man nicht, sich in gewagte Versuche auf dem Zollgebiet einzulassen. Dass die Ermässigung der Zölle und ihre Umgestaltung endlich dennoch Verwirklichung fand, kam nicht direkt durch

¹⁰³ B o n s d o r f f 418—419; eine von Christina der nach Moskau gesandten schwedischen Delegation am 31. V. 1647 mitgegebene Instruktion, R. reg. 1647 RA; K. Mörner an Christina 1649, Livonica II 171 RA; SRp. XIII 467—476; der schwedische Faktor A. Ebers in Nowgorod an Christina am 30. XII. 1649 und am 30. X. 1652, Muscovitica RA; Christina an den russischen Zaren am 31. XII. 1650 und am 31. III. 1652, R. reg. 1650 und 1652 RA; Memorandum von Ph. Krusenstiern vom 13. XII. 1652 (geschickt zusammen mit einem Schreiben von E. Stenbock am 8. II. 1653 an Christina), Livonica II 172 RA.

eigene Initiative der schwedischen Regierung zustande, sondern diese war durch äusseren Druck dazu gezwungen. Wiederholt hatten die russischen und westlichen Kaufleute Beschwerden über die hiesigen Zölle vorgebracht. Den Schlusstoss gaben aber die 1643 in Stockholm zwischen dem Rat von Lübeck und der schwedischen Regierung geführten Verhandlungen hinsichtlich des russischen Transithandels. Die gleichen fiskalischen Erwägungen erklären es auch, weshalb sich die Reformen auf dem Zollgebiet nicht mit einem Mal und in vollem Umfang vollzogen hatten, sondern in tastenden und ängstlichen Schritten, eine Politik, welche gerade wegen ihres Schwankens im Laufe einer Reihe von Jahren auf dem Gebiet der Zölle eine noch grössere Unordnung hervorrief als die bisherige Lage.

Allzuerst gestaltete man die Narvaer Zölle um. Hier war der nach schwedischem und finnischem Vorbild im Jahre 1623 eingeführte Kleine oder Torzoll, der sowohl den Lokalhandel wie auch den über hier getätigten russischen Transithandel schädigte, im Jahre 1642 aufgehoben worden und statt seiner das Portorium in Kraft gesetzt. Die Umwälzung der Zölle gelang aber nicht ganz glatt. Einerseits verursachte die Aufhebung dieses auf Grund des schwedischen Gesetzes geltenden Zolles bei den Narvensern übertriebene Hoffnungen auf Abänderung des ganzen schwedischen Steuersystems in der Stadt und dessen Ersetzung durch das der Ostseeprovinzen. Andererseits versuchten die örtlichen Staatsbeamten offenbar aus eigener Initiative, statt des aufgehobenen Kleinen Zolls die Gültigkeit der Akzisesteuer allzu weit zu verbreiten, oder aber man versuchte, in Narva auch jene Waren mit dem Portorium zu belegen, von denen in Tallinn schon der Seezoll erhoben worden war. Die Wünsche der Narvenser bezüglich der Steuern fanden später eine teilweise Befriedigung. Die Übelstände bei Akzise und Portorium wurden ebenfalls im Jahre 1642 beseitigt.

1642 fing man auch mit der Reformierung der Grenzzölle an. Der Unterschied bei den Zolltarifen je nach der Heimat des Kaufmanns wurde aufgehoben, wobei sich der Zollsatz von dann an für alle auf $3\frac{1}{2}\%$ belief, und im Sinne der Vereinheitlichung wurde nun auch in Narva der Grenzzoll eingeführt. Gegen diese hauptsächlich aus fiskalischen Erwägungen durchgeführte Neuerung

legten aber die russischen Kaufleute Protest ein. Infolgedessen wurde der Narvaer Grenzzoll schon im März 1643 wieder beseitigt. Ende des gleichen Jahres folgte diesem Schritt die Aufhebung des Grenzzolls auch bei den beiden anderen Grenzpunkten — Tartu und Vastseliina. Anfangs war das aufgefasst als zeitweiliges Hilfsmittel, um Klarheit zu schaffen, wieviel Nutzen davon wäre. Im Jahr 1646 aber wurde der russische Grenzzoll endgültig erledigt.

Die Aufhebung des Grenzzolls ist jedoch keineswegs als Verringerung der Zolllast bei den Transitwaren anzusehen. Die an der Grenze unverzollt gebliebenen Waren wurden stattdessen im Ausfuhrhafen mit Lizent und Portorium besteuert. Der Unterschied bestand nur darin, dass die Zolllast von den Schultern des russischen Kaufmanns auf die des Käufers und Exporteurs der Ware übertragen wurde. 1643 begann die Regierung auch mit der Senkung der Seezölle. Der erste Schritt auf diesem Gebiete war die Herabsetzung der Zölle in Narva und Nyen bei den üblichsten russischen Exportartikeln, wie Lederwaren, nebst Faser- und Fettstoffen auf 3%. Als Resultat der im gleichen Jahr mit Lübeck gepflogenen Verhandlungen aber beschloss die Regierung, alle über Tallinn, Narva und Nyen zu führenden Transitwaren, somit auch die westlichen, mit einem 2%igen Seezoll zu besteuern. Aber die Durchführung dieses Entschlusses zog sich in die Länge, wahrscheinlich bedingt durch den Schwedisch-Dänischen Krieg von 1643—1645. Die Beschwerden Lübecks verursachten endlich im Jahr 1646 eine Senkung des Zolls bei den nach Narva und Nyen gehenden russischen Waren auf 2%; dasselbe scheint auch Tallinn zuteil geworden zu sein. Eine allgemeine Zollherabsetzung jedoch verzögerte sich wegen der Handelsbesprechungen mit dem Rat von Tallinn, die 1646 begannen und erst 1648 zu Ende geführt wurden. Nach dem formellen Vertragsschluss am 24. März 1648 wurde im Geiste der Übereinkunft zwischen Schweden und Lübeck von 1643 ein vereinheitlichtes Zollreglement und ein Zolltarif für alle 3 obenerwähnten Transithäfen aufgestellt. Nur der lokale Export- und Importhandel mit dem Ausland hatte keinen Anteil an der 2%igen Zollsenkung. Die 1648 beim Zoll geschaffene Lage blieb — wenigstens in Narva — für eine längere Zeit bestehen, wobei sie mitsamt einigen anderen Neuerungen auf dem Gebiet

des Transithandels zum Eckstein wurde. Da man die Zollermässigung nicht auf den Norden oder den Süden erstreckte, bildeten Nordestland und Ingermanland ein Zollgebiet für sich, das 1653 der Aufsicht eines selbständigen Kommerzdirektors unterstellt wurde.

Parallel mit der Senkung der Zollgebühren erstrebte man auch eine Erleichterung und Vereinfachung des Zollverfahrens. Durch die Veröffentlichung eines recht detaillierten Tarifverzeichnisses im Jahre 1648 wurden die Ursachen zu Missverständnissen zwischen Zollbeamten und Kaufleuten beim Schätzen der Waren beseitigt. Bei den im Tarif nicht aufgezählten Artikeln war der Preis nach den Fakturen festzustellen. Bezüglich der Erleichterung der Zollrevision oder der sog. Visitierungsordnung verdient die Ermöglichung der Visitierung der Schiffsfrachten im Tallinner Hafen besondere Beachtung. Früher hatte diese mit grossem beiderseitigem Risiko an der Reede stattgefunden, da der Rat von Tallinn durch Zulassung der Visitierung im Hafen eine Verletzung seiner Privilegien fürchtete. Bei den zwischen Erik Oxenstierna namens der Regierung und dem Rat in den Jahren 1646—1648 geführten Verhandlungen gelang es, Rat und Gilden zu zwingen, in diesem Punkt nachzugeben. Zugleich verlangte die Regierung von den Zollbeamten ein höfliches und entgegenkommendes Benehmen.

Die schwedische Regierung strebte an, dass auch die 2 ausserhalb der schwedischen Grenze liegenden Zölle, nämlich der von Öresund und der russische Grenzzoll, annulliert oder gesenkt würden. Das gelang mehr oder weniger bezüglich des Öresund-Zolls. Der russische Zar dagegen fürchtete begründeterweise die Lenkung des russischen Aussenhandels von Archangelsk in die der schwedischen Kontrolle unterliegende Ostsee und erhöhte sogar den Zoll an der schwedischen Grenze.

IV. Die Frage des Handelsbetriebskapitals.

Die russische Transithandelspolitik der Regierung stützte sich in erster Linie auf fremdes Kapital und auf die Initiative ausländischer Kaufleute. Da sich in Schweden ein ausserordentlicher Kapitalmangel fühlbar machte und die estnischen Städte sich ebenfalls in keiner besseren Lage befanden, war an eine Umgehung des fremden Kapitals und der ausländischen Kaufleute gar nicht zu denken. Nur mit Hilfe kapitalkräftiger Ausländer, besonders Niederländer und Engländer, hoffte man, mit der Lenkung des Russlandhandels in die Ostsee zuwege zu kommen. Gerade mit den Interessen der Ausländer rechnend, wurde in den hiesigen Städten eine Reihe eingewurzelter Beschränkungen annulliert. Dabei hatte man die Wohlfahrt seiner eigenen Bürger auch nicht ganz aus dem Auge gelassen. Man hoffte nämlich, dass die von den ausländischen Kaufleuten hervorgerufene Belebung des Handels ihrerseits auch den Zuwachs der Verdienstmöglichkeiten der hiesigen Bürger fördern könnte.¹ Da sich die auf die ausländischen Kaufleute gesetzten Hoffnungen längere Zeit nicht zu erfüllen schienen, begann man, Wege zu suchen, um die Wirtschaftslage der einheimischen Städte durch zugängliche Mittel zu heben.

Der Kapitalmangel machte sich in allen estnischen Handelsstädten bitter bemerkbar. Abgesehen von den Städten, die durch Kriege am Ausgang des XVI. und zu Beginn des XVII. Jahrhunderts, Seuchen und Feuersbrünste schwer gelitten hatten, und deren Einwohnerzahl infolgedessen unheimlich gefallen war, wie

¹ S. darüber u. a. Ph. Krusenstierns Memorandum an Christina vom 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

Narva,² erfreute sich das von diesen Kriegen direkt unberührt gebliebene Tallinn keiner viel besseren Lage. Dort gab es nur einzelne handelskräftige Kaufleute. Diese allein aber waren keineswegs imstande, eine Umwälzung im Transithandel herbeizuführen.³ Derselbe Mangel an Betriebskapital machte sich auch in Nyen ungeachtet seiner prachtvollen Handelsaussichten stark fühlbar. 1640 verfügte hier nur ein einziger Kaufmann (Jakob Roeling) über einige 1000 Taler Geld.⁴ Unter solchen Voraussetzungen konnten die hiesigen Städte nur einen passiven Handel im Schutz einer engherzig-prohibitiven Gesetzgebung treiben, d. h. die von den westlichen Kaufleuten dahin geführten Waren aufkaufen und sie daselbst an die Russen weiterverkaufen und umgekehrt. Obgleich ein solcher passiver Handel keineswegs so einträglich war wie ein mit eigenem Kapital und Schiffen geführter aktiver Handel,⁵ konnte dieser unter gewissen Voraussetzungen noch einträglich genug sein, was wir u. a. aus der Handelspraxis Rigas ersehen.⁶ Aber gänzlich ohne Kapital war auch der passive Handel nicht gut denkbar, denn die fremden Kaufleute wollten sich nicht darauf einlassen, bei den bedrückenden Stapelbeschränkungen die Waren auch noch auf Kredit zu verkaufen.⁷ U. a. äusserten darüber ihre Unzufriedenheit die Vertreter des Rats von Lübeck bei den Besprechungen in Stockholm im Jahre 1643.⁸

² Nach der Behauptung des Rats von Narva (der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung im Sept. 1642, Livonica II 205 RA) blieben in Narva nach der Pest am Anfang des XVII. Jahrhunderts kaum 6 Bürger übrig, und auch neue waren kaum hinzugekommen. 1610 wurde durch eine grosse Feuersbrunst beinahe die ganze Stadt vernichtet. Durch die Kriegssteuern und die Sperrung der Narva-Fahrt im Interesse Tallinns, u. a. auch wegen der Zollarre von 1623—1629 wurden die Einwohner bettelarm.

³ Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina und das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 14. X. 1643, Bunge II 238—246; E. Gyllenstierna an die Vormundschaftsregierung am 24. III. 1643, Livonica II 170 RA.

⁴ Von D. Kempe in Nyen am 14. VI. 1640 verfasstes Revisionsprotok., Livonica II 68 RA.

⁵ S. darüber Ekegård 26, 100, 106.

⁶ Jensch Der Handel Rigas 53—61.

⁷ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung vom 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

⁸ Melander Die Beziehungen Lübecks 13, 47.

Der Kapitalmangel wäre vielleicht durch Kredite überbrückbar gewesen. Der Zwischenhandelsverdienst wäre damals bei geschickt geführten Handelsgeschäften einträglich genug gewesen, um in ziemlich kurzer Zeit die Schulden mitsamt den Prozenten tilgen zu können. Aber die Möglichkeit, sich Kredit zu verschaffen, fehlte den hiesigen Stadtbürgern fast völlig, denn das Bankwesen lag noch ganz brach,⁹ und die Mitbürger, von denen man sich das Geld gewöhnlich lieh, waren ebenso arm. Die Reichsregierung brauchte aber damals selbst in recht grossem Umfang Auslandskredit.¹⁰ Endlich erweist es sich als sehr fraglich, ob mit dem Kredit bei dem Modus des passiven Handels auch wirklich geholfen worden wäre. Krusenstiern war der Ansicht, dass bei dem durch den passiven Handel bedingten langsamen Warenumsatz, wie man es an Narva und in grossem Umfang auch in anderen hiesigen Städten sehen konnte, das Betriebskapital umsonst verschleudert würde, vom Gewinn nicht zu reden.¹¹ Da selbst in Zeiten der Hochkonjunktur des Handels nur ein kurzfristiger Handelskredit in Frage kommen konnte, so war dessen Inanspruchnahme nur bei schnellen Operationen denkbar. Zeitweiliger Missstand konnte in dieser Lage selbst sehr wohlhabende Kaufleute zum Bankrott führen.¹² Nicht weniger hoffnungslos lag die Aussicht, ein kleines verfügbares Eigenkapital allmählich

⁹ In Schweden wurde die erste Bank (von Johann Palmstruch) im Jahre 1656 gegründet, die aber bald liquidiert und 1668 durch eine Reichsständebank ersetzt wurde. Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 626—633; Sveriges historia VII 382—383. In Narva wurde der Vorschlag zur Gründung einer Leihkasse der Regierung im Jahre 1696 zum ersten Mal vorgelegt. J. Porteus an den Generalgouverneur von Ingermanland (undatiert, eingetr. am 29. II. 1696), Livonica II 191 RA.

¹⁰ Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 372, 565—566. Dass die Regierung zu Handelszwecken um Kredit ersucht worden war, geht u. a. daraus hervor, dass sich der Rat von Narva in dieser Sache an Gustav Adolf gewandt hat (Beilage zu einem Schreiben des Rats von Narva an A. Oxenstierna am 24. II. 1623, Ox. saml. RA). Auch zur Sanierung einzelner Kaufleute ging man die Regierung später um Kredit an, was wir weiter unten behandeln werden.

¹¹ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung am 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61. UUB.

¹² Solcher Beispiele gibt es in Narva in der 2. Hälfte des XVII. Jahrhunderts mehrere, u. a. die Fälle Jakob Porteus und William Kettlewell.

zu vergrössern. Die langsame Zirkulierung des Geldes machte einen Gewinn fraglich und stellte den Bürger schlechtenfalls sogar vor den Verlust des wenigen, was er besass.

So bleiben 3 Wege übrig: der Faktorei-Handel, die Handelskompanien und das Anlocken kapitalkräftiger ausländischer Kaufleute, sich in den hiesigen Städten anzusiedeln. Der erste Weg stellte ein Kommissionsgeschäft dar, bei dem der ausländische Kaufmann irgendeinen örtlichen Bürger bevollmächtigte, für eine bestimmte Provision die russischen Waren aufzukaufen, oder die an ihn gerichteten westlichen Waren zu verkaufen. Dieser Bürger war somit der Faktor des ausländischen Kaufmanns und operierte mit dessen Kapital. Diese Handelsart war in dem geldarmen Narva besonders populär. Oft ereignete es sich aber, dass die ausländischen Kaufleute versuchten, die Vermittlung der einheimischen Bürger zu vermeiden, indem sie zur Ausführung der Handelsoperationen hierher ihre eigenen Gesellen oder Agenten schickten. Letztere verweilten längere Zeit am Ort, ohne Bürger zu werden und somit auch ohne die Lasten eines Bürgers zu tragen. Gegen die von den fremden Agenten hervorgerufene Konkurrenz erhoben die Narvenser wiederholt Klage¹³ und verlangten, dass die ausländischen Kaufleute gezwungen würden, sich statt ihrer Diener der zu der Narvaer Bürgerschaft gehörenden Faktoren zu bedienen. Diese Bestrebungen zeitigten aber anfangs keinen Erfolg. Da die Regierung auf Drängen der einheimischen Bürger und des Rats 1640 und in den folgenden Jahren eine Reihe neuer Verordnungen zur Beschränkung der Handelsfreiheit der Fremden veröffentlichte, fingen diese an, ihre Kapitalien allmählich aus Narva zurückzuziehen, wodurch die Narvenser in rechte Bedrängnis gerieten.¹⁴ Eine Besserung der Lage war natürlich erst dann denkbar, wenn die wesentlichsten Beschränkungen für die Fremden annulliert würden. Das geschah 1643, als der Salz- und Heringstransit über Narva freigegeben wurde.¹⁵ Nunmehr war es möglich, auf dem Gebiet des Faktoreihandels

¹³ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 19. V. 1634, 4. VI. 1640, 1. VII. und am 29. XI. 1641, Livonica II 205 RA.

¹⁴ P. Alebeck an A. Oxenstierna am 2. XII. 1643, Ox. saml. RA.

¹⁵ S. Näheres darüber in Kap. II.

eine bestimmter umrissene Ordnung einzuführen. Infolge der auf Initiative des Bürgermeisters Jakob Fougdt im Jahre 1644 im Rat von Narva verwirklichten Reformen machte das neue Handels- und Zunftkollegium dem Rat folgenden Vorschlag: „... soll hinfüro nicht gestattet werden, dasz die Fremden ihre Jungens, Diener und Völker alhier halten ihrer Principalen oder aus den benachbarten Städten anhero gesandte, oder aus Reuszland kommende Güter zu empfangen und zu verschiffen, sondern sollen durch einen von ihnen anbetrauten, jedoch hiesiger Stadt beedigten Bürger und Einwohner, geschehen; und demselben sollen sie gehalten sein seine gebührliche Provision zu geben.“ Der Vorschlag fand die völlige Zustimmung des Rats und wurde schon am 7. Dezember des gleichen Jahres für die fremden Kaufleute durch eine Verordnung in Kraft gesetzt.¹⁶ Eine solche Politik fand, obzwar sie in gewissem Grade die Handelstätigkeit der Fremden beschränkte, volle Befürwortung in den schwedischen Regierungskreisen.

Als ganz abweichend aber erwies sich die Lage in Tallinn. Obgleich auch hier nur einige Kaufleute grössere Betriebskapitalien besaßen, galt das Prinzip, dass der Bürger nicht mit fremdem Geld handeln dürfte. Z. B. erläutert i. J. 1641 der Rat durch eine das Handelsgebiet regelnde Verordnung, dass es dem Bürger nicht gestattet sei, von einem Fremden Geld zu Handelszwecken anzunehmen, und dass jeglicher im Interesse von Fremden getriebene Faktorei- und Maskopei-Handel verboten wäre. Jeder Bürger sollte nur mit seinem eigenen Kapital Handel treiben.¹⁷ An dieser Stellungnahme des Rats von Tallinn übt Philipp Kruzenstiern eine ziemlich scharfe Kritik. Er erwähnt, dass die alten „Burspraken“ und das Lübecker Recht einigen im Rat vertretenen Grosskaufleuten nur ein Deckmantel wären, in dessen Schutz sie den gesamten Tallinner Handel an sich zu reißen trachteten, wodurch die mittleren und ärmeren Bürger völlig ruiniert wür-

¹⁶ Protocollum Deliberationum..... 1644, Livonica II 246 RA.

¹⁷ Verordnung des Rats von Tallinn am 29. IV. 1641, Bh 43 TLA.

Mit gleichen Mitteln operierten auch die Rigenser gegen die Übermacht des Kapitals der niederländischen Kaufleute. Jensch Der Handel Rigas 89, 99—100.

den. Diesem Übel könnte man nur durch den Faktorei-Handel vorbeugen. Deshalb verlangt Krusenstiern die Freigebung des Faktorei- und Maskopei-Handels in Tallinn, was den armen Bürgern ermöglichen würde, Kapitalien zu sammeln. Dabei hält er es aber für notwendig, darüber zu wachen, dass die den einheimischen Bürgern von den Fremden gebotene Provision nicht zu klein wäre, wodurch die Bürger zu Dienern der Fremden würden und keine Aussicht hätten, zu eigenem Kapital zu gelangen.¹⁸ Obgleich Krusenstierns Vorschlag mit der diesbezüglichen Ansicht der Regierung übereinstimmte, blieb das Verbot des Faktorei-Handels in der behandelten Periode in Tallinn doch noch bestehen. Die Gründe dafür sind zweifellos in der sonderrechtlichen Lage Tallinns zu suchen.

Ausser in Narva und Tallinn versuchte die Regierung, die Freiheit des Handels mit fremdem Kapital auch in anderen Städten in Geltung zu bringen. So sehen wir 1654 Johann Weydenhain dem Rat von Pärnu einen solchen Vorschlag machen.¹⁹ Dass der Faktorei-Handel in Pärnu durchaus nicht fremd war, geht aus einem Brief des dortigen Bürgers Hieronimus Spengler an den Rat hervor, wo er bemerkt, dass er hier als Faktor fremder Kaufleute tätig wäre.²⁰

Ein zweites Mittel zur Schaffung von unumgänglichem Betriebskapital für den Handel war die Gründung von Handelskompanien, wodurch auch den Inhabern kleinerer Kapitalien ermöglicht werden würde, an der Einträglichkeit des Transithandels teilzunehmen. Das war an und für sich keine neue Frage. Abgesehen von den damals tätigen grossen Handelskompanien in Schweden war die Zeit Gustav Adolfs verhältnismässig reich an derartigen Versuchen in den Ostseeprovinzen, besonders aber

¹⁸ Ph. Krusenstierns Memorandum an Christina am 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB sowie an Christina und das Kommerzkollegium am 10. VI. 1653, TA.

¹⁹ Protok. des Rats von Pärnu vom 23. VI. 1654, Ratsprotok. 1654—1655 PLA.

²⁰ H. Spengler an den Rat von Pärnu (undatiert, wahrscheinlich von 1653), Eingelaufene Schreiben PLA.

in Ingermanland. Die negativen Erfahrungen²¹ bei der Tätigkeit der auf Grund der Monopolrechte gegründeten Handelskompanien aber verursachten, dass die Regierung später ihrer Zweckmässigkeit skeptischer gegenüberstand. Sie fand, dass dieselben mit ihrer Konkurrenz den Handel der anderen Kaufleute, die nicht zur Kompanie gehörten, völlig lahmlegten.²² Der Standpunkt der Vormundschaftsregierung, die Anhängerin der Handelsfreiheit war, bezüglich der Handelskompanien geht besonders aus ihrem Schreiben an den Rat von Riga vom 30. Januar 1643 hervor, worin sie die Rigenser ernstlich vor der Gefahr warnt, die dem Handel von der Hanfkompanie drohte.²³ Der Warnung folgte auch sehr bald die Liquidierung der Kompanie durch die Regierungsbehörden.²⁴

Übrigens beabsichtigte man nicht, ganz auf die Kompanien zu verzichten, sondern suchte nur, deren Nachteile zu vermeiden. Ihre Gründung stand in den Küstenstädten der Ostseeprovinzen abermals in aktueller Form auf der Tagesordnung im Zusammenhang mit den Plänen zur Schaffung einer Handelsflotte. Der selbständige Bau oder Ankauf eines Handelsschiffes überstieg damals sogar die Mittel eines wohlhabenden Kaufmanns. Deshalb hoffte man, durch Bildung von Schiffsgesellschaften zurechtzukommen. In Tallinn versuchte man, auch den Adel heranzuziehen. Bei der Bildung dieser anfangs an Umfang verhältnismässig bescheidenen Schiffsgesellschaften kamen Pläne auf die Tagesordnung zur Schaffung von viel grösseren Schiffs- und Handelskompanien. In Riga projektierte man die Gründung einer Schiffsbaukompanie, deren Statut von dem livländischen Kommerzdirektor Weydenhain²⁵ zusammengestellt wurde. In Narva

²¹ Gegen die schädliche Tätigkeit der Kompanien erhoben die örtlichen Kaufleute heftigen Protest. U. a. verlangte der Rat von Narva 1634 sehr energisch die Annullierung der Vorrechte der zur Zeit Gustav Adolfs gegründeten Kompanien. Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 19. V. 1634, Livonica II 205 RA.

²² Über die Ansichten Axel Oxenstiernas bezüglich der Handelskompanien s. Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 594.

²³ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Riga am 30. I. 1643 (Kopie), LRKka V 3 ERKA.

²⁴ Jensch Der Handel Rigas 91—94.

²⁵ J. Weydenhain an E. Oxenstierna am 4. IV. 1654, Ox. saml. RA.

plante man zur gleichen Zeit, eine grössere Schiffs- und Handelskompanie ins Leben zu rufen. Die Idee scheint von Erik Oxenstierna und Philipp Krusenstiern zu stammen, und örtliche Initiatoren waren die Kaufleute Laurens und Levin Numens aus Narva. In dem am 14. April 1653 in Narva verfassten Statut der Kompanie war als Sitz derselben die Stadt Narva vorgesehen, wonach sie auch den Namen „Narvaer Kompanie“ erhielt. Mitglieder konnten ausser den Bürgern Narvas auch die von Riga, Pärnu, Tartu, Nyen und anderen schwedischen Städten,²⁶ sowie der Landadel sein. Jedes Mitglied konnte an der Kompanie mit so grossem Anteil teilnehmen, wie es wollte. Die Anteilsumme durfte aber keinesfalls weniger als 100 Reichstaler betragen. Als Ziel hatte sich die Kompanie die Beschaffung von Schiffen und das Betreiben des Russlandhandels gesetzt. Man beabsichtigte, sie probeweise auf 10 Jahre zu gründen. Vor diesem Termin hatte niemand das Recht, das in der Kompanie investierte Kapital herauszunehmen. Man konnte aber wohl seinen Anteil vergrössern oder an andere Interessenten weiterverkaufen. Der Vorstand der Kompanie bestand aus 5 Mitgliedern, von denen 2 — Administratoren und die übrigen 3 — Beisitzer waren. Ausser dem Vorstand war für die Kompanie ein vereidigter Buchführer und ein Kassenmeister vorgesehen. Besondere Aufmerksamkeit verdient aber der letzte Punkt im Statut, wo vermerkt wird, dass die Kompanie kein Monopolrecht auf den Russlandhandel haben könnte, sondern dass jedem Kaufmann, auch einem Mitglied der Kompanie, das Recht bliebe, auf eigene Faust zu handeln.²⁷ Es scheint aber, dass man bei der Gründung der Kompanie gleich auf Schwierigkeiten stiess, weswegen sie ungegründet blieb. Somit verlief der Versuch, auf diesem Weg Handelsbetriebskapital zusammenzulegen, im Sande. Es entstanden nur verhältnismässig kleine Schiffsgesellschaften in Tallinn und Narva, von denen die letztere schon nach einem Jahr ihre Tätigkeit einstellte.²⁸

²⁶ Sicher auch Tallinns.

²⁷ Statut der Narvaer Kompanie vom 14. IV. 1653, *Livonica* II 246 RA; Laurens Numens an E. Oxenstierna am 29. VIII. 1653; M. Leijonsköld an E. Oxenstierna am 25. I. 1653; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 13. I. 1654, *Ox. saml. RA*.

²⁸ S. Kap. V.

Mehr Aussicht auf Erfolg hatte die Anlockungspolitik, kapitalkräftige fremde Kaufleute in den hiesigen Städten anzusiedeln. Auch von diesem Mittel wurde schon zur Zeit Gustav Adolfs ein ziemlich energischer Gebrauch gemacht.²⁹ Aber am Anfang der hier behandelten Periode war auf diesem Gebiet noch kein nennenswerter Erfolg zu verzeichnen. Als Grund dazu können wir die damalige ungünstige Handelskonjunktur in den hiesigen Städten erwähnen. Es lag auf der Hand, dass das fremde Kapital nur bei sicheren Aussichten auf Verdienst ein Interesse an den hiesigen Städten bezeigen würde. Da die Handelskonjunktur sich aber erst um die Mitte des Jahrhunderts zu bessern begann, so setzte auch dann erst eine schwungvollere Immigration ein. In der von uns betrachteten Periode erweist sich Philipp Krusenstiern als einer der energischsten Verfechter der Begünstigung der Einwanderung ausländischer Kaufleute und Handwerker in die hiesigen Städte. In seinen Memoranden an die Regierung machte er sachliche Vorschläge bezüglich der diskreten Behandlung und Begünstigung der Fremden in Tallinn, Narva und Nyen. Er hielt es nicht für möglich, dass die an Ort und Stelle geltenden Verordnungen der Regierung sowie der Städte den Fremden gegenüber mit aller Strenge anzuwenden wären. Gerichte und Behörden sollten gegen sie äusserst gerecht und neutral verfahren. Bei Aufnahme als Bürger sollte selbst das Glaubensbekenntnis kein Hindernis mehr sein wie bisher, denn beim Fehlen der eigenen Kirchen würden die Andersgläubigen zweifelsohne im Laufe der Zeit aus freiem Willen die lutherische Kirche besuchen. Im Falle der Heirat eines Andersgläubigen mit einer lutherischen Jungfrau oder Witwe sollte der Glaubenswechsel zugunsten des Glaubens der Frau ziemlich sicher sein. Wenn jedoch der Mann auch in diesem Fall nicht einverstanden wäre, sein Glaubensbekenntnis zu wechseln, würden wenigstens die einer solchen Ehe entstammenden Kinder bestimmt Lutheraner werden und im Land bleiben. Nur die Juden

²⁹ Liljedahl 465—466. Kapitalkräftige Ausländer in seinen Städten anzusiedeln, war man im XVII. Jahrhundert auch in den skandinavischen Ländern bestrebt. Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 360—381; Nielsen 264.

hielt Krusenstiern nicht für erwünschte Bürger, da sie den Russen widerwärtig wären. Natürlich gehörten zu den effektivsten Ansiedlungsmitteln auch die allgemeinen Handelsbegünstigungen wie Zoll- und Steuerermässigung etc.³⁰ Zweifellos begnügte sich Krusenstiern nicht allein mit Memoranden an die Regierung, sondern versuchte, nachdem er Kommerzdirektor geworden war, in den ihm unterstellten Städten in dieser Richtung Einfluss auszuüben.

Wie gross die Ergebnisse waren, ist nicht genauer bekannt. Zum mindesten erfuhren die Städte in diesem Umfang keine Vorschriften von der Regierung. Weitsichtigere Aussichten auf Vergünstigung der Fremden konnten nur Narva und Nyen gewährleisten, wo der Regierungseinfluss wegen des hier geltenden schwedischen Gesetzes bedeutend grösser war. Der Standpunkt des konservativen Tallinns in dieser Frage aber äussert sich in dem uns bekannten Vertrag von 1648. Punkt 14 dieses Vertrages erwähnt, dass man den Fremden bei der Aufnahme in die Bürgerschaft keine grösseren Lasten auferlegen dürfte als den einheimischen Bürgern. Ferner dürfte man sie von der Teilhaftigkeit an allen bürgerlichen Freiheiten nicht ausschalten. Zugleich dürfte die Nationalität des Eintretenden keine Rolle spielen, aber er müsste sich unbedingt zum Augsburger Glaubensbekenntnis bekennen.³¹

Wieweit der Prozess des Anwachsens der Einwohnerzahl und der Immigration mit der Handelskonjunktur in Verbindung zu bringen ist, zeigt sich deutlich in Tallinn. Auf Grund der Daten des dortigen Bürgerbuchs³² schwankte der jährliche Zuwachs an Bürgern in den Jahren 1644—1648 zwischen 9 und 12 Personen.

³⁰ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung am 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB; Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina u. das Kommerzkollegium am 10. VI. 1653, TA.

³¹ Vertrag zwischen dem Rat von Tallinn und E. Oxenstierna am 24. III. 1648, Livonica II 248 RA.

³² Bürgerbuch von Tallinn XII (Einführung), 24—44. Von den neuen Bürgern waren jedoch nicht alle Ausländer, denn viele davon waren auch Söhne von örtlichen Bürgern. Die Mehrheit der Eintretenden waren Handwerker.

Im Jahre 1649 und in den folgenden Jahren, als sich wegen des zeitweiligen Rückgangs des Archangelsker Handels ein grosser Teil desselben nach Tallinn richtete, nahm hier die Zahl neuer Bürger verhältnismässig stark zu. 1649 wurden 16 Personen Bürger, worauf 1650 ein kleiner Rückgang erfolgte, indem nur 9 neue Bürger hinzukamen. In den folgenden Jahren aber wurden Bürger: 1651 — 18, 1652 — 32, 1653 — 19, 1654 — 35, 1655 — 24 Personen. Darnach trat im Zusammenhang mit dem Russisch-Schwedischen Krieg 1656—1658 wieder eine kleine Ebbe ein.

Obleich es uns nicht möglich ist, eine detaillierte Übersicht über die Kapitalien der neuen Bürger-Kaufleute zu gewinnen, sehen wir doch, dass es unter ihnen keinen einzigen gab, der in grösserem Umfang den russischen Transithandel hätte betreiben können. Nach den Behauptungen von Erik Oxenstierna, Philipp Krusenstiern und Johann de Rodes gab es in Tallinn um die Mitte des XVII. Jahrhunderts bloss einen einzigen Kaufmann, der Aussichten hatte, sich mehr oder weniger erfolgreich mit dem Russlandhandel zu befassen. Das war Michael Paulsen.³³ Er war der einzige unter den Tallinner Kaufleuten, der es riskierte, grössere Partien bisher in Tallinn fast unbekannter russischer und orientalischer Waren, wie persische Rohseide, Rhabarber u. a. aufzukaufen. Mit dem Seidenhandel begann Paulsen im Jahre 1650, als er von russischen Kaufleuten grössere Partien in Archangelsk steckengebliebener Seide aufkaufte. Der einstweilige Erfolg und das Entgegenkommen der Regierungsbehörden und des Rats bezüglich der Zollermässigung ermutigten Paulsen zu immer grösseren Operationen. So bestellte er 1653 aus Russland für ganze 40 000 Reichstaler verschiedene Waren nach Tallinn. Obschon man Paulsen auf Garantie der lokalen Kaufmannschaft und des Rats von Tallinn in Russland einen kurzfristigen Kredit gewährte, drohte ihm, da er auch selbst auf Kredit verkaufen musste, im Jahre 1653 der Bankrott. Da sein Bankrott zweifellos auch den Kredit Tallinns in Russland erschüttert hätte und womöglich sogar durch die Pläne, den russischen Transithandel in die Ostsee zu lenken, einen Strich gezogen hätte, so versuchten die lokalen

³³ Wurde 1628 Tallinner Bürger. S. Bürgerbuch von Tallinn 6.

amtlichen Leiter der Handelspolitik, mit Philipp Krusenstiern an der Spitze, ihn um jeden Preis zu retten. Krusenstiern legte dem Direktor des schwedischen Kommerzkollegiums Erik Oxenstierna einen detaillierten Bericht über die Sache vor und bat um Kredite für Paulsen.³⁴ Aus den Quellen geht nicht hervor, ob diesbezügliche wiederholte Mahnungen von Erfolg waren. In Anbetracht des dauernden Geldmangels des Reichs konnten die Aussichten keineswegs vielversprechend sein. Ausser Paulsen gab es in Tallinn noch eine gewisse Anzahl anderer wohlhabender Kaufleute, die sich hauptsächlich mit dem Salzverkauf nach Russland beschäftigten, aber deren Handelsoperationen scheinen sich in verhältnismässig engem Rahmen abgespielt zu haben.³⁵

Da sich in Narva der Kapitalmangel in noch grösserem Umfang bemerkbar machte als in Tallinn, so war hier die Frage neuer Bürger noch akuter. Die Vertreter der örtlichen Regierungsbehörden versuchten ihrerseits, die Sache in jeder Weise zu fördern, aber der Rat betonte, dass man nicht eher an befriedigende Resultate denken könnte, bevor in Narva nicht die verschiedenen hohen Abgaben wie Kontribution, Mantalgeld, Backofensteuer, Mühlenzoll und Land- oder Kleiner Zoll aufgehoben wären, die ja teilweise in den anderen einheimischen Städten durchaus keine Anwendung fänden. Hier verdient der von den Narvensern vorgebrachte Wunsch von 1634 Erwähnung, dass die Regierung Narva wie eine neugegründete Stadt — nach all den Kriegen, Seuchen und Feuersbrünsten — ansehen sollte und allen Bürgern wie auch den Neusiedlern auf 12 Jahre Steuerfreiheit gewähren möchte wie in den anderen neuen Städten. Das wäre das einzige Hilfsmittel, um die Zahl der Bürger zu heben und der Stadt zur wirt-

³⁴ Protok. des Rats von Tallinn vom 22. III. u. 13. IX. 1651, 28. III. 1653, Ab 63 u. 65 TLA; E. Oxenstierna an Christina am 7. X. 1651, Livonica II9 RA; J. de Rodes an Christina am 22. IV. 1653, Muscovitica RA; A. Oxenstierna an E. Oxenstierna am 25. X. 1651, Vitt. Hist. o. Antikvitets Akademien; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 29. XII. 1653, Ox. saml. RA; Fries 337 Anm. 2.

³⁵ Bericht aus den Jahren 1616—1663 über das von Tallinn über Nyen nach Russland transportierte Salz und Heringe, Bh 42 TLA.

schaftlichen Blüte zu verhelfen.³⁶ Obschon die Regierung sich anfangs den Motivierungen des Rats gegenüber recht skeptisch verhielt, gelangte letzterer allmählich dennoch zu seinem Ziel. So erlangte die Stadt 1642 eine Befreiung von der Kontribution auf 2 Jahre. Darnach wurde ihr 1646 schon eine 6-jährige Steuerfreiheit auf dem Gebiet der Kontribution, des Mantalgeldes und der Backofensteuer zugesagt, deren Gültigkeit 1650 bis 1656 inkl. verlängert wurde.³⁷ Es kann möglich sein, dass die Steuerfreiheit einen in gewissem Masse begünstigenden Einfluss auf die Förderung der Einwanderung ausübte; wenigstens war der Rat dieser Überzeugung. Sicher ist jedenfalls, dass sich die Immigration um die Mitte des Jahrhunderts recht merklich belebte. Im Jahre 1654 allein liessen sich in Narva 32 wohlhabende junge Kaufleute und Handwerker nieder.³⁸ Dieses schnelle Anwachsen der Bevölkerungszahl der Stadt verursachte u. a. auch eine recht bedeutende Erweiterung des Stadtgebietes.³⁹

Ausser den vom Ausland Eingewanderten vergrösserte sich die Zahl der Narvenser noch recht bedeutend durch die Vereinigung Iwangorods mit Narva. In Iwangorod gab es verhältnismässig viele wohlhabende Kaufleute. Dass die russischen Kaufleute bedeutend reicher waren als die deutschen, geht u. a. aus einer Narvaer Steuerliste von 1655 hervor. Darnach waren von den deutschen Bürgern nur 4 Personen mit 100—120 Reichsthalern besteuert, wogegen von den Russen im ganzen 7 eine ebenso hohe Steuer zu erlegen hatten. Auch zur Zeit des Russisch-Schwedischen Krieges 1656—1658 zeichneten die Bürger russischer Nationalität viel höhere Zwangsanleihen als die Narvaer Altbürger. 10 russische Bürger liehen auf solche Weise

³⁶ Der Rat von Narva an die Vormundschaftsregierung am 19. V. 1634, 1. VII. u. 29. XI. 1641, an die schwedischen Abgesandten 1634 (undatiert), an Christina 1645 (undatiert) u. am 10. VIII. 1650, Livonica II 205 RA; an die Vormundschaftsregierung am 23. IV. 1642 (Kopie), LRKkA IX 43 ERKA.

³⁷ Die Vormundschaftsregierung an den Rat von Narva am 12. IX. 1642; Christina an den gleichen am 1. VII. 1646 u. 27. XI. 1650, I 51 NLA.

³⁸ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung Karls XI. am 18. VI. 1660, Handel und Schiffahrt RA; Olearius 58—59.

³⁹ Soom Narva laiendamine 1186—1195.

dem Reich zusammen 8000 Reichstaler, während 14 wohlhabendere deutsche Bürger zu gleicher Zeit nur 4700 Reichstaler aufbrachten. Von den Russen waren die reichsten und unternehmungslustigsten die Gebrüder Belouss — Jakow, Pawel und Pjotr. Die russischen Kaufleute entwickelten einen nicht geringen Handel mit Russland und Stockholm. Sie beteiligten sich auch an der Aktion zur Anschaffung einer Handelsflotte. Ausser einzelnen von den Russen gekauften Schiffen für die Nahfahrt war Jakow Belouss Teilhaber an dem grossen Narvaer Handelsschiff „Fortuna“. ⁴⁰

Von den Narvaer deutschen Bürgern zeichneten sich durch hervorragende Handelstätigkeit die Gebrüder Numens — Laurens und Levin — aus. Ersterer kam ca. 1637 aus Lübeck nach Narva, der andere nach 1640. ⁴¹ Um die Mitte des Jahrhunderts waren beide schon ziemlich reiche Kaufleute, was aus ihren bis heute erhaltenen grossen und stilvollen Häusern hervorgeht. ⁴² Laurens Numens wurde wegen seiner grossen Vertrautheit mit den Handelsverhältnissen sehr bald Ratsmitglied und um 1650 Bürgermeister. Für seine Verdienste bei der Förderung des Narvaer Handels wurde er 1653 in den Adelsstand erhoben. ⁴³ Die Numens scheinen im XVII. Jahrhundert die ersten Narvaer Kaufleute gewesen zu sein, die umfangreiche Handelsgeschäfte in Russland tätigten. Levin Numens knüpfte um 1650 erstmalig Handelsbeziehungen auch mit Kaufleuten in Moskau an und erhandelte einige grössere Partien Pottasche, Rhabarber, Juchten- und Rohleder; dadurch lenkte er einen Bruchteil des gewöhnlich über Archangelsk gehenden Handels über Pleskau nach Narva. Während der Unruhen in Pleskau im Jahre 1650 wurde ihm übrigens von den Russen übel mitgespielt, und er erlitt grossen wirtschaft-

⁴⁰ Soom Ivangorod 289—291, 302—304.

⁴¹ Das von D. Kempe am 22. VI. 1640 in Narva zusammengestellte Revisionsprotok., Livonica II 68 RA.

⁴² Auf dem Portal des Hauses von Laurens Numens in der Viru-Strasse 13 steht als Jahreszahl der Erbauung 1650 und auf dem Hause von Levin Numens in der Rahu-Strasse 19 die Jahreszahl 1652. Über die private Bautätigkeit in Narva in den Jahren 1640—1659 s. Karling 191—226.

⁴³ Adelsbrief für L. Numens vom 20. VII. 1653, R. reg. 1653 RA.

lichen Schaden.⁴⁴ Auf seine Initiative kamen im Winter 1653/54 schon recht grosse Posten russischer Waren nach Narva, besonders viel Pottasche. Levin Numens bezahlte damals allein für Fuhrkosten den Fuhrleuten in Moskau, Nowgorod und Pleskau 7000 Reichstaler. Auch Laurens Numens tätigte grosse Einkäufe aus Russland und bestellte u. a. Rhabarber und Kaviar.⁴⁵

Da die Regierung zu gleicher Zeit versuchte, Göteborg zum Stapel für den Ostseehandel (auch den russischen) zu machen, der den westlichen Kaufleuten ermöglichen sollte, die Öresund-Zölle zu umgehen, so machte der Rat von Göteborg 1651 den hiesigen Städten — u. a. auch dem Rat und der Kaufmannschaft von Narva — den Vorschlag, die zu exportierenden Waren dorthin auszuführen.⁴⁶ Auf diesen verhältnismässig günstigen Vorschlag reagierten von den Bürgern der estnischen Städte nur die Brüder Numens. Sie befrachteten 1653 ein Schiff mit Pottasche und ein zweites, zusammen mit dem Lübecker Kaufmann Brun Nieding, mit Leinen und Hanf und schickten es auf den Namen des englischen Kaufmanns Christoffer Tophan nach Göteborg. Dieses mit guten Hoffnungen begonnene Unternehmen verlief aber vollständig im Sande. Als die Schiffe in Göteborg eintrafen, stellte es sich heraus, dass der Käufer nicht erschienen war, um die Waren in Empfang zu nehmen. Da man auch keine anderen Käufer auftreiben konnte, schickten die Numens die Schiffe nach Hamburg. Aber auch dort glückte es nicht, die Waren zu realisieren, und sie blieben in Hamburg liegen. Durch die Fracht der Waren von einem Ort zum anderen erlitten die Numens grossen Schaden. Dieses missglückte Unternehmen drohte sogar, das ganze in die Waren investierte Kapital zu verschlingen. Im gleichen Jahr 1653 wurde Laurens Numens noch von einem zwei-

⁴⁴ Die Abgesandten des Rats von Narva an Christina 1650 (undatiert), *Livonica* II 205 RA.

⁴⁵ Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 13. I., 24. III. u. 3. VII. 1654, *Ox. saml. RA.*

⁴⁶ Resolution Christinas an den Rat von Göteborg am 20. I. 1651 (Kopie); der Rat von Göteborg an den Rat von Narva am 26. III. 1651 EKÜA; dass die Tallinnenser nicht riskierten, die Waren nach Göteborg zu schicken, geht aus einem Schreiben von G. Glottaw an E. Oxenstierna vom 26. VII. 1653 hervor, *Ox. saml. RA.*

ten schweren Missgeschick betroffen. Es strandete nämlich eine von ihm mit Kupfer und Eisen befrachtete Schute bei dem Gut Kunda und wurde von den Bauern der Nachbarschaft (auf Grund des sog. Strandrechts) geplündert. Die auf Anordnung des Statthalters von Tallinn vom Verwalter des Gutes Toolse angestellte Untersuchung scheint nicht die erwünschten Resultate gezeitigt zu haben, zumal der Hauptschuldige Ramunder geflohen war und Numens selbst sich gerade auf einer Geschäftsreise in Moskau aufhielt. Er setzte nun seine letzte Hoffnung auf das in Vorbereitung befindliche Handelsgeschäft mit russischem Kaviar, das ihm über die Schwierigkeiten hinweggeholfen hätte. Wenn auch das nicht geglückt wäre, plante er, seine Immobilien zu realisieren, u. a. auch sein erst kürzlich erbautes Haus in Narva, und sich vom Handel zurückzuziehen.⁴⁷ Die spätere Handelsbetätigung von Laurens Numens in Betracht ziehend, sehen wir, dass er es nicht nötig hatte, seine in der Erbitterung gemachten Pläne, sich vom Handel zurückzuziehen, auszuführen.⁴⁸ Aber das von ihm erlittene Missgeschick veranlasste ihn zweifellos im Jahre 1655, seinen Anteil an dem einzigen Fernfahrtschiff in Narva „Fortuna“ zu realisieren und sich das Gut Samosaar mit den Dörfern Samokrass und Vallisaar⁴⁹ von Marten Fock zu kaufen; eine solche Kapitalanlage hielt man damals doch noch für das allersicherste.

Um die Mitte des Jahrhunderts fassten auch andere Ausländer in Narva Fuss, die später auf dem Gebiet des russischen Transithandels eine hervorragende Tätigkeit entwickelten. Von ihnen müssen wir an erster Stelle Jürgen Tunder nennen. Er kam um 1650 nach Narva und unternahm von hier aus mehrere Geschäftsreisen nach Russland. Wir sehen ihn auch mit Johann

⁴⁷ E. Oxenstierna an Christina am 19. IV. 1653, Livonica II 9; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 24. III., 16. IV., 21. V. u. 3. VII. 1654, Ox. saml. RA; Ph. Krusenstiern an das Kommerzkollegium am 16. IV. 1654, An das Kommerzkollegium eingelaufene Schreiben 1652—59 ÖA; L. Numens an den Gouverneur H. Thurn am 21. VIII. 1654, ERKkA A 174 ERKA.

⁴⁸ Rechnungen des Narvaer Portoriums von 1662 an, NLA.

⁴⁹ Bestätigung des Verkaufsvertrags der „Fortuna“ am 1. XI. 1655 durch den Rat von Narva, Ratskonzepte; Kauf- und Verkaufsvertrag vom Gut Samosaar am 1. VI. 1655, I 38 NLA.

Schnell den Warenaustausch mit Göteborg anstreben, wozu er 1653 durch die Vermittlung eines Lübecker Bürgers einen Frachtvertrag mit dem Reeder Jeronimus Schade abschloss. Zu Beginn des Russisch-Schwedischen Krieges begab er sich von hier zeitweilig nach Lübeck. Nach seiner Rückkehr wurde er in Narva der hervorragendste Grosskaufmann, wobei er auch einer der ersten Pioniere im Export des russischen Holzmaterials nach Westeuropa war. Er wurde später Burggraf und unter dem Namen Tunderfelt in den Adelsstand erhoben.⁵⁰

Um die Einwanderung von Ausländern zu fördern, machte man um die Mitte des Jahrhunderts auf Initiative Weydenhains derartige Versuche auch in Pärnu. Auf seinen Vorschlag beschloss der dortige Rat, bezüglich der Einwanderung eine besondere Bekanntmachung zu veröffentlichen. Das hatte aber kaum nennenswerte Resultate, da Pärnu nicht Stapel für den Russlandhandel wurde. Deshalb verschwindet wohl auch bald aus dem Gesichtskreis der Amsterdamer Kaufmann Johann van Wickevoort, der bezüglich des Handels und der Industrie Pärnus grosszügige Pläne gehabt hatte.⁵¹

Wenn wir das Gesagte noch einmal kurz zusammenfassen, finden wir, dass die Bestrebungen der Regierung, die wirtschaftliche Kraft der Stapelstädte für den Russlandhandel zu heben und die Handelsbetriebskapitalien zu vergrössern, in den behandelten Jahren noch zu keinem Ergebnis in dem gewünschten Umfang geführt haben. Die Politik, durch ein Kommissionsgeschäft (Faktorei- und Maskopeihandel) die Kapitalien zu vergrössern, zeitigte wohl in Narva einige Ergebnisse, wo sie bei der einheimischen Kaufmannschaft und beim Rat Anhänger fand. Der Rat von Tallinn dagegen verblieb im Interesse des engen Kreises wohlhabender Bürger fest bei seinem Verbot, mit fremdem Geld zu handeln. Um 1653 herum kam in den hiesigen Städten der Plan auf, eine grössere Handelskompanie zu gründen. Er fand

⁵⁰ S. Briefwechsel von J. Tunder, NLA; der zwischen J. Tunder und J. Schnell sowie J. Schade am 11. VI. 1653 geschlossene Frachtvertrag, I 38 NLA.

⁵¹ Christina an J. Wickevoort am 22. III. 1652, zusammen mit einem Schreiben Wickevoorts an Christina (Kopien), LRKka IX 23 ERKA.

Anhänger bei den Kaufleuten in Narva. Aber deren geschäftliche Misserfolge und der bald ausbrechende Krieg zogen einen Strich durch die Rechnung. Etwas besser gelangen die Versuche, fremde, kapitalkräftige Kaufleute in die estnischen Städte zur Ansiedlung zu locken. Da sich um die Mitte des Jahrhunderts im Zusammenhang einerseits mit der Politik des russischen Zaren Alexei Michailowitsch, die Freiheit der englischen und niederländischen Kaufleute zu beschränken, andererseits in Verbindung mit dem Englisch-Niederländischen Krieg von 1652—1654, und besonders im Zusammenhang mit den grossen Begünstigungen der schwedischen Regierung die Handelskonjunktur der estnischen Städte günstiger gestaltete, wurde auch die Einwanderung der Ausländer lebhafter als bisher. Von einzelnen Kaufleuten auf Ermunterung und Anregung der Regierung unternommene Handelsoperationen waren wegen der geringen Erfahrungen und aus Kreditmangel gerade nicht immer von Erfolg gekrönt. Aber durch sie wurde dennoch der Boden geebnet für die merkliche Belebung des Handels in der 2. Hälfte des Jahrhunderts. Die Mehrzahl der eingewanderten Kaufleute scheint zwar keine grösseren Kapitalien besessen zu haben, aber unter ihnen gab es reichlich jüngere, unternehmungslustige Männer mit weitem Horizont, von denen gar mancher in jener Zeit auf dem Gebiet des Handels recht hervorragende Leistungen aufwies.

V. Die Versuche zur Schaffung einer Handelsflotte und von Manufakturen.

In engem Zusammenhang mit den Plänen bezüglich des Transithandels stand auch die auf Förderung einer Flotte und der Industrie gerichtete Regierungspolitik. Hier können wir zwei Hauptmotive unterscheiden. Erstens sollte die Handelsflotte der Stapelstädte durch ihre unmittelbare Tätigkeit dazu beitragen, den russischen Aussenhandel über die Ostsee nach Westeuropa zu lenken. Zweitens sollte die Entwicklung des aktiven Handels mit Ländern, die wichtige Rohstoffe exportierten, dabei aber selbst industriell wenig entwickelt waren, sowie die Übernahme der Warentransporte von fremden Zwischenhändlern (Niederländern, Engländern, Deutschen usw.) und die Verarbeitung von aus Russland zu importierenden und dorthin zu exportierenden Rohstoffen in den Manufakturen der hiesigen Stapelstädte den Bürgern derselben bei weitem grösseren Profit bieten als bisher. Dieser Profit würde ihnen die Möglichkeit geben, ein für den Zwischenhandel unentbehrliches Betriebskapital aufzubringen, woran bisher grosser Mangel bestand. Immerhin war aber die Verwirklichung der neuen Unternehmungen keine leichte Aufgabe. Da die hiesigen Städte weder Handelsschiffe noch Manufakturen besaßen, so forderte deren Anschaffung und Einrichtung gleich am Anfang die Investierung bedeutender Kapitalien. Weil aber der Staat die Unternehmen seinerseits nicht durch Kredite zu unterstützen vermochte, so gab es selbst bei geschicktester Organisation des Privatkapitals so bald keine Aussichten auf vollkommen befriedigende Resultate.

Eine zielsicher auf die Entwicklung des einheimischen Schifffswesens gerichtete Politik begann in Schweden bereits unter Gustav Adolf mit Hilfe der Differentialzölle.¹ Neue

¹ Heckscher Produktplakatet 696—699.

ernstlichere, vor allem aus marinepolitischen Gründen entsprungene Versuche zur Beschaffung einer Flotte wurden von der Regierung während des Schwedisch-Dänischen Krieges 1643—1645 gemacht. Die Handelsflotte wurde als Reserve der Kriegsflotte betrachtet, weshalb im Zolltarif von 1645 die Zollvergünstigungen danach bemessen wurden, wieweit ein Schiff im Kriegsdienst zu gebrauchen war. Demgemäss wurde von Waren, die man auf einem solchen schwedischen Schiff transportierte, dessen Bauart es im Kriegsfall in ein Kriegsschiff zu verwandeln ermöglichte, um $\frac{1}{3}$ (Vollfreiheit) und von den auf einem gewöhnlichen, den Kriegsansprüchen nicht gerecht werdenden einheimischen Schiff geführten Waren um $\frac{1}{6}$ (Halbfreiheit) weniger Zoll erhoben im Vergleich zu den auf fremden Schiffen transportierten.² Gleich nach Abschluss des Friedensvertrags von Brömsebro macht sich in der Marinepolitik der Regierung noch ein anderes Motiv bemerkbar — nämlich das Bestreben, die wirtschaftliche Vorherrschaft der Niederländer auf der Ostsee zu brechen, d. h. sie von dem hiesigen Frachttransport zu verdrängen. Der Friedensvertrag von Brömsebro, dank welchem die schwedischen Schiffe einzig und allein zollfreie Durchfahrt durch den Öresund erhielten, während die Schiffe aller anderen Länder aber dem Zoll daselbst unterlagen, bot günstige Vorbedingungen zur Hebung der Konkurrenzfähigkeit der schwedischen Handelsschiffe, was durch das obengenannte Zollreglement von 1645 noch wesentlich verstärkt wurde. Schweden begann nun, seine Seefahrt nach Portugal, Spanien, Frankreich und England zu entwickeln. Besondere Beachtung verdient hier der Plan, Göteborg zum Stapelplatz des englischen Handels mit den Ostseeprovinzen zu machen.³ Welche Gefahr für den Handel die Abhängigkeit von einem fremden Warentransport in sich birgt, zeigte sich besonders scharf während des Englisch-Niederländischen Krieges 1652—1654, als der schwedische Handel aus Mangel an Frachtschiffen völlig lahmgelegt zu werden drohte. Am gleichen Mangel litten damals

² Heckscher op. cit. 699—702; Fahlborg 47—48.

³ Kolkert 35; Fahlborg 47—48; Ekegård 69—70; Almqvist Göteborgs historia I:1 623—624.

auch die Städte der Ostseeprovinzen, besonders Riga.⁴ Dieser Umstand gab endlich auch den hiesigen Städten den Anstoss zur Beschaffung von Handelsschiffen. Ein grosszügiges Beispiel bot den estnischen Städten hierin Riga, das sich im Lauf eines Jahres etwa ein Dutzend Schiffe zugelegt hatte. Diese Schiffe waren entweder gekauft worden oder auf dem Wege erworben, dass auswärtige Reeder als Bürger Rigas aufgenommen wurden. Riga nutzte hierbei die durch den dauernden Krieg gegebenen Möglichkeiten aus, indem es besonders niederländische Schiffe entweder kaufte oder Teilhaber daran wurde. Auf diese Weise hatte Riga plötzlich so viele Schiffe erworben, dass einige Rigaer Reeder nach Abschluss des Krieges im Jahre 1654 sogar befürchteten, nicht genügend Fracht für diese zu bekommen, weil die ernste Konkurrenz der niederländischen Schiffe zu erwarten war.⁵

Bis zum Englisch-Niederländischen Krieg zeitigte die von der Regierung zur Beschaffung von Handelsschiffen gemachte Propaganda in den estnischen Städten noch keinerlei Erfolg. Zu Beginn des Jahres 1644 schlug die Regierung Tallinn vor, aus eigenen Mitteln ein zum Kriegsdienst brauchbares Schiff zu erwerben. Der Rat erwiderte aber ablehnend, mit der Begründung, die Stadt sei im Jahre 1629 gegen andere Belastungen von dieser Verpflichtung durch Gustav Adolf befreit worden und könne sie auch infolge des Stockens des Handels nicht ausführen. In früheren Zeiten, als Tallinn Stapelplatz des Russlandhandels gewesen war, habe es über 40 grosse Schiffe besessen, die in der Nordsee verkehrten, zur Zeit habe es jedoch kein einziges Fernverkehrsschiff mehr.⁶ Die Bürger von Tallinn besaßen bloss eine gewisse

⁴ Der Rat von Riga an Christina am 22. X. 1652, *Livonica* II 156; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 17. IX. 1653, *Ox. saml. RA.*

⁵ Der Rat von Riga an Christina am 22. X. 1652; der Sekretär des Rats von Riga H. Meiners an den Gouverneur von Riga (undatiert), *Livonica* II, 156 RA; J. Weydenhain an E. Oxenstierna am 24. X. 1652 u. 21. XII. 1653 und H. Müller an denselben am 6. XI., 21. XII. 1653, 26. II., 7. IV. 1654, *Ox. saml. RA.*

⁶ Protok. des Reichsrats vom 29. I. 1644, SRp. X 448; die Vormundschaftsregierung an den Rat von Tallinn am 12. II. 1644, BF 82 TLA; der Rat von Tallinn an die Vormundschaftsregierung am 25. III. 1644, *Livonica* II 45 RA.

Anzahl von Schuten, die nur im Nahverkehr in Betracht kamen, u. a. im Verkehr mit Stockholm.⁷ Die vollständige Abhängigkeit vom Frachttransport der Niederländer machte sich hier zur Zeit des Englisch-Niederländischen Krieges beinahe ebenso schwer bemerkbar wie in Riga. Zwar versuchte man, aus Stockholm Schiffe zu bestellen, doch hatten die dortigen Schiffe schon selbst übergenug mit Warentransporten zu tun, und ausserdem wagten sich die Schiffer nicht in die Nordsee hinaus.⁸ In diesem kritischen Moment, als der Preis für die westlichen Waren, besonders für Salz, aussergewöhnlich hoch stieg, in der Stadt aber infolge des Stockens des Getreidehandels grosser Geldmangel herrschte, stand die Bürgerschaft Tallinns der Not völlig hilflos gegenüber. Nach der durch den Portoriumsverwalter von Tallinn, Georg Glottaw, gegebenen Information hatte sich das Vorurteil, dass Handel und Seefahrt nur durch Vermittelung der Niederländer möglich wären, bei den Bürgern von Tallinn dermassen festgesetzt, dass es niemand gelungen wäre, ihnen den Nutzen einer eigenen Handelsflotte klarzumachen.⁹

Dennoch versuchten Erik Oxenstierna, Philipp Krusenstiern und Georg Glottaw, die Bürger zu der Anschaffung einer Flotte zu bewegen, sich hierbei auf eine am 15. November 1652 von der Regierung erlassene öffentliche Mitteilung stützend, nach der den im Land gebauten sowie den bis zu einem gewissen Termin (1. Dez. 1653) ausser Landes angekauften Schiffen grosse Vergünstigungen gewährt wurden. Um Kapital für eine grössere Anzahl von Schiffen zu erwerben — zum Sommer 1654 hoffte man, wenigstens 5 Schiffe zu beschaffen — beschloss man, auch den Adel Estlands mit heranzuziehen. Nach Glottaws Berechnung konnte sich ein mittleres Schiff bereits nach einigen Jahren bezahlt machen. Er stellte diese Kalkulation nach einem ausländischen Salzschiif auf, welches unlängst Tallinn besucht hatte. Infolge des hohen Salzpreises (52 Reichstaler pro Last) betrüge der Wert der ganzen Ladung (180 Last) in Tallinn 9360 Reichstaler.

⁷ G. Oxenstierna an den Generalgouverneur von Ingermanland (?) am 22. IV. 1645, ERKkA A 55 ERKA.

⁸ M. Leijonsköld an E. Oxenstierna am 25. I. 1653 und Ph. Krusenstiern an denselben am 17. IX. 1653, Ox. saml. RA.

⁹ G. Glottaw an E. Oxenstierna am 26. VII. 1653, Ox. saml. RA.

Dasselbe Salz koste aber in Portugal bloss 2000 Reichstaler. Die Fracht komme 3200 Reichstaler und die übrigen Ausgaben 1660 Reichstaler zu stehen. Somit betrüge der Reingewinn von einer einzigen Ladung schon 2500 Reichstaler. Er kalkulierte dabei, dass der Gewinn sogar auf 3500 Reichstaler steigen könnte, falls die Schiffsbesitzer Bürger von Tallinn wären. Bei einer derartig günstigen Konjunktur sei es möglich, dass ein 7000 Reichstaler kostendes Schiff ¹⁰ sich in zwei Jahren bezahlt machte. Die geschickte Aufklärungsarbeit ergab immerhin einige Resultate. Unter den Kaufleuten erklärten sich Michael Paulsen und Cordt Meuseler bereit, ein Kapital zum Schiffsankauf zu beschaffen, und übernehmen es, unter den einheimischen Bürgern Teilhaber zu werben. Ausser den in Tallinn käuflichen niederländischen Schiffen beabsichtigten sie, noch einige Schiffe in England zu erwerben, weil die Preise der Handelsschiffe dort infolge der Kriegsverhältnisse recht niedrig waren. Paulsens Sohn, der in Amsterdam weilte, sollte zu diesem Zweck nach London fahren, um die Schiffe sofort zu kaufen, wenn das Geld zusammengebracht wäre.

Von den Adligen waren an der Sache interessiert der Landrat Hans Wrangel, der Oberstleutnant Fersen, Johann Hastfer, Engdes u. a. Als man sie heranzog, ergab sich aber eine neue Schwierigkeit. Sie waren nämlich nur in dem Fall bereit sich zu beteiligen, wenn Tallinn ihnen die direkte Ausfuhr ihres Getreides freigäbe, die bisher im Interesse der Bürger beschränkt war. Krusenstiern scheint den Standpunkt der Adligen geteilt zu haben. Er erwähnt, dass in Stockholm, wo viele Adlige Schiffsteilhaber sind, ihnen ermöglicht wäre, ihre Landprodukte selbst auszuführen und auswärtige Waren wie Wein, Salz usw. zum eigenen Bedarf steuerfrei einzuführen. Obschon der Getreidestreit zwischen dem estländischen Adel und den Bürgern Tallinns in den genannten Jahren noch keine Lösung fand, ¹¹ waren die Adligen dennoch bereit, sich an dem Ankauf Schiffen von zu beteiligen.

Glottaws und Krusenstierns Hoffnungen scheinen jedoch bei

¹⁰ Laut Angaben von M. Leijonsköld kostete das der Tabakskompanie gehörende 400 „kleine“ Lasten fassende Schiff „Östergötland“ 12036 Reichstaler. M. Leijonsköld an E. Oxenstierna am 25. I. 1653, Ox. saml. RA.

¹¹ S. hierüber S o o m Linnade vöitlus maakaub. vastu 63—64.

weitem nicht berechtigt gewesen zu sein, denn die Anzahl der Schiffe erreichte nicht einmal annähernd die erhoffte Zahl 5. Obwohl die Quellen hier keine vollständige Klarheit schaffen, scheint es doch, als ob es im besten Fall zwei, vielleicht auch nur ein Schiff gab. Es ist bekannt, dass die Grosskaufleute von Tallinn Paulsen und Meuseler Ende Dezember 1653 Teilhaber suchten, um ein infolge eingetretener Hindernisse mit voller Ladung im Hafen von Tallinn zu überwintern gezwungenes niederländisches Schiff zu kaufen. Nach einer anderen Angabe besorgte sich Hans Wrangel in den ersten Tagen des Jahres 1654 einen Seepass für ein unlängst erworbenes niederländisches Schiff, welches bei erster offener See auslaufen sollte. Eine dritte Angabe berichtet, dass die Engländer im Januar ein Tallinner Schiff namens „die Jungfer“ gekapert und nach Göteborg gebracht hätten. Teilhaber des Schiffes waren mit $\frac{13}{32}$ des Kapitals einige Tallinner Bürger und Adlige, und in der Ladung befanden sich Waren von Paulsen und anderen Tallinner Bürgern. An adligen Teilhabern werden die obengenannten Hans Wrangel, Fersen, Johann Hastfer und Engdes erwähnt. Da nach Krusenstierns Behauptung von den Bürgern Tallinns nur Paulsen und Meuseler an dem Kauf eines Schiffes interessiert und dazu auch imstande waren, so ist von den beiden Möglichkeiten diejenige glaubwürdiger, dass der Ankauf bloss eines Schiffes in Frage kommen konnte, welches, bereits im vorhergegangenen Herbst beladen, bei günstigen Eisverhältnissen schon im Januar ausfuhr. Und selbst an diesem einzigen Schiff waren die örtlichen Reeder bloss mit $\frac{13}{32}$ des Grundkapitals beteiligt.¹²

Das sind die Resultate, auf welche sich die in Tallinn vielverheissend begonnenen Unternehmen in der hier in Frage stehenden Periode beschränkt zu haben scheinen. Einige Male ist aber auch die Rede vom Schiffbau in der näheren Umgegend von Tallinn. Krusenstiern verhandelte nämlich im Jahre 1653 mit dem Tallinner Bürger Hans Ohm über den Bau eines Schiffes von 250

¹² Plakat der Regierung über den Schiffsbau vom 15. XI. 1652, LRKkA XVI 5; E. Oxenstierna an den Statthalter von Tallinn W. Ulrich am 19. VII. 1653, ERKkA A 173 ERKA; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 17. IX., 17. X., 29. XII. 1653, 7. u. 28. I 1654; G. Glottaw an E. Oxenstierna am 26. VII., 10. X. 1653, Ox. saml. RA.

Last mit 32 Kanonen an der Bucht von Kolga. Da Eichenholz am Ort nicht vorhanden war, beabsichtigte man, das Schiff aus Föhrenholz zu bauen. Man hoffte, dass die Regierung das für eichene Schiffe erlassene Privileg auch auf aus einheimischem Material erbaute erweitern würde. Als Schiffer wollte man einen gewissen Sitge Simons Sohn Peter anstellen, der bereit war, sich in Tallinn niederzulassen und Teilhaber des Schiffes zu werden. Im folgenden Jahr wendet sich der Tallinner Bürger Meuseler an den Direktor des Kommerzkollegiums Erik Oxenstierna mit der Anfrage, ob sich nicht in Stockholm Schiffbauer fänden, denn es läge die Absicht vor, am Ort ein Schiff aus Föhrenholz zu bauen.¹³ Wahrscheinlich handelt es sich um dasselbe Schiff, dessen Bau in der Bucht von Kolga geplant war. Zieht man aber in Betracht einerseits den Sturz der Frachtpreise nach Beendigung des Englisch-Niederländischen Krieges, ferner den Mangel an Schiffsbau-meistern und endlich den bald darauf ausgebrochenen Russisch-Schwedischen Krieg, so ist wohl anzunehmen, dass der Plan des Schiffbaus nicht ausgeführt wurde. Beachtung verdient hier noch ein der Regierung aus den Kreisen der Tallinner Reeder nach der Befreiung des Schiffes „die Jungfer“ eingereichtes Memorandum, worin diese vorschlugen, dass in den mit England vor dem Abschluss stehenden Vertrag auch ein Punkt über die Sicherung der Freiheit der Seefahrt aufgenommen würde.¹⁴

Gleichzeitig mit Tallinn kommen auch in Narva Pläne zur Beschaffung von Fernfahrtschiffen auf.¹⁵ Bei seinem Aufenthalt in Narva Anfang 1653 versuchte Erik Oxenstierna persönlich, die wohlhabenderen Narvaer Bürger in dieser Richtung zu beeinflussen. Seine und Philipp Krusenstierns Aufklärungsarbeit fand

¹³ Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 22. X. 1653; C. Meuseler an denselben am 8. IV. 1654, Ox. saml. RA.

¹⁴ Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 4. II. 1654, Ox. saml. RA. Diese Verhandlungen wurden im Jahre 1654 in Uppsala abgehalten.

¹⁵ Es gab in Narva bereits eine gewisse Anzahl kleinerer Fahrzeuge (Schuten), die man für Nahfahrten benutzen konnte. Vor allem besass der Rat 5 Löschungsschuten, von denen die grösste auch zu Fahrten nach Stockholm benutzt wurde. Im Jahre 1649 erwarb Hermann Herbers $\frac{1}{4}$ Anteil an einer Tallinner Schute. Ein paar Schuten besaßen auch die Russen von Narva.

einen günstigen Boden vor. Die einheimischen Kaufleute, an der Spitze die Brüder Numens, waren gleich mit der Sache einverstanden. Es wurde die Gründung einer grösseren Schiffs- und Handelskompanie geplant, mit dem Sitz in Narva, wobei aber auch Bürger der anderen benachbarten Handelsstädte Mitglieder sein konnten.¹⁶ Anfangs gedachte man, zwei Schiffe zu kaufen. Das erste Schiff namens „Fortuna“ wurde am 1. Juli 1654 im Rat von Narva registriert. Teilhaber dieses in Lübeck gekauften 65-lastigen Schiffes waren der Bürgermeister Laurens Numens ($\frac{1}{8}$ Anteil), Levin Numens ($\frac{1}{4}$ Anteil), die Witwe des ehemaligen Bürgermeisters Hermann Herbers — Katharina — ($\frac{1}{4}$ Anteil), der einheimische russische Kaufmann Jakob Belouss ($\frac{1}{4}$ Anteil) und ein Schiffer Berent Johansen ($\frac{1}{8}$ Anteil). Da der Schiffer zugleich Narvaer Bürger wurde, wurde das Schiff somit vollständig schwedisch und konnte die in der Zollverordnung von 1645 fixierten Zollvergünstigungen geniessen. Im Herbst wurde das Schiff mit einer Ladung nach London expediert. Im selben Jahr erwarb sich Levin Numens ein 200-lastiges Schiff mit 14 Kanonen, das einige Wochen später in Narva eintreffen sollte; ferner beabsichtigten auch die russischen Kaufleute, sich gemeinsam zwei Schiffe zu kaufen.¹⁷ Aus irgendeinem unbekanntem Grund, vielleicht gerade aus Furcht vor dem drohenden Krieg, blieb jedoch die „Fortuna“ in diesen Jahren das einzige Fernfahrtschiff Narvas. Es fuhr aber auch nicht lange unter schwedischer Flagge. Ein Teil der Reeder, nämlich gerade die Brüder Numens, die Initiatoren der Sache, waren infolge missglückter Handelsoperationen in Zahlungsschwierigkeiten geraten und deshalb gezwungen, sich durch Realisierung eines Teils ihres Besitztums schleunigst Geld zu verschaffen. So wurde die „Fortuna“ mit Einverständnis der übrigen Reeder im Jahre 1655 in Enkhuizen verkauft.¹⁸

¹⁶ Statut der Narvaer Kompanie vom 14. IV. 1653, Livonica II 246 RA. Diese Frage wird in Kap. IV näher behandelt.

¹⁷ E. Oxenstierna an Christina am 19. IV. 1653, Livonica II 9; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 3. VII. 1654, Ox. saml.; Auszug aus dem Protokoll des Rats von Narva vom 1. VII. 1654, Livonica II 246 RA; der von dem Narvaer Rat der „Fortuna“ am 5. X. 1654 ausgestellte Seepass, Konzepte des Rats NLA.

¹⁸ Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 21. V. 1654, Ox. saml. RA;

In Pärnu, wo Erik Oxenstierna ebenfalls versuchte, die Bürgerschaft zur Anschaffung von Handelsschiffen zu bewegen, sties seine Anregungen auf glatte Ablehnung. Die Ältesten der Grossen Gilde, denen der Rat die Vorschläge der Regierung zur Erwägung vorlegte, behaupteten kurz und bündig, dass der Ankauf von Schiffen bei weitem die Kräfte der Pärnuer Kaufleute überstiege.¹⁹

In den hier behandelten Jahren wird auch häufig von der Notwendigkeit der Anlage von *M a n u f a k t u r e n* in den estnischen Städten gesprochen. Zum Teil stehen diese Gedankenäusserungen in Verbindung mit den Plänen, den wirtschaftlich heruntergekommenen Städten, z. B. Tartu, wieder auf die Beine zu helfen.²⁰ In der Hauptsache werden sie aber in Zusammenhang mit den Problemen des Transithandels erwogen. Die Manufaktur ist eine für das merkantilistische Zeitalter besonders bezeichnende Industrieform. Sie stellte ein Zwischending zwischen einer Handwerksstatt und einer Fabrik dar. Von den handwerklichen Unternehmen unterschied sie sich erstens dadurch, dass sie frei von den Zunftregeln war. Zweitens dass sie ihre Erzeugnisse auf kapitalistische Art, d. h. nicht nur auf unmittelbare Bestellung anfertigte, und schliesslich dass sie gewöhnlich von der Regierung gewisse Sonderrechte erhielt. Von einer Fabrik unterschied sie sich in der Arbeitstechnik, da die Erzeugnisse in den Handwerksstätten vorzüglich mit der Hand hergestellt wurden. Von den örtlichen führenden Persönlichkeiten sehen wir den Zollverwalter Peter Heltscher, Erik Oxenstierna, besonders aber Philipp Krusenstiern sich mit der Frage der Gründung von Manufakturen befassen. Vom letzteren stammt eine Reihe sachlicher Vorschläge zur Gründung von Manufakturen in Narva und Tallinn zwecks Verarbeitung von russischen Rohmaterialien. In seinem 1643 der Regierung vorgelegten Memorandum über die Verbesserung der

Ph. Krusenstiern an das Kommerzkollegium am 16. IV. 1654, Archiv des Kommerzkollegiums ÖA; die Bestätigung des Kaufvertrags der „Fortuna“ durch den Rat von Narva am 1. XI. 1655, Konzepte des Rats NLA.

¹⁹ Ratsprotok. von Pärnu vom 28. XII. 1652, 4. I. u. 30. IV. 1653, Protok. 1650—1653 PLA.

²⁰ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 17. XI. 1650, SRp. XIV 398—400.

Handelsverhältnisse Narvas führt er die schwedischen Metallindustrien als Beispiel an, welche im dortigen Eisen- und Kupferexport einen wichtigen Umschwung hervorgerufen hatten. In Narva gäbe es nämlich günstige Voraussetzungen zur Verarbeitung russischen Hanfes, Flachses, Teeres, Rohleders und Holzmaterials. Aus Hanf könne man Schiffstau, aus Flachs Segelleinen, Leinwand und andere Stoffarten anfertigen. Teer könnte beim Teeren der Schiffstau Verwendung finden. Aus dem Rohleder könne man in Gerbereien verschiedene Arten von gegerbtem Leder und Lederwaren bereiten. Der Narva- und der Luga-Fluss würden zum Flößen des Holzmaterials aus Russland und Ingermanland und zum Bau von Sägemühlen gute Möglichkeiten bieten. Ebenso unterstreicht Krusenstiern in seinem ausführlichen Memorandum vom Jahre 1653 über die Handelsverhältnisse in Tallinn, Narva und Nyen die in Narva vorhandenen günstigen Vorbedingungen für die Einrichtung von Manufakturen.²¹

Nach Krusenstierns Meinung böte auch Tallinn gute Voraussetzungen zur Verarbeitung von russischen Waren, weil infolge der billigen Nahrungsmittel und des hieraus folgenden niedrigen Lohnstandes die Produktionskosten recht gering sein müssten. Er empfahl, hier Gerbereien, Webereien und Reepschlagereien anzulegen. Als Leiter der Gerbereien riet er, Russen einzusetzen, von denen die örtlichen Handwerker auch das Gerben von Juchten erlernen könnten. Den für die Anfertigung von Schiffstauen notwendigen Teer könne man aus Finnland beziehen.²²

Was die Art und Weise der Gründung der Werkstätten anbetrifft, so tritt Krusenstiern hier als resoluter Verteidiger der Privatinitiative auf. Sein Standpunkt war, dass die geschäftliche Leitung eines Unternehmens nur in Privathänden gute Erfolge zeitigen könnte. Die Produktionskosten eines staatlichen oder kommunalen Unternehmens würden sich infolge der hohen Löhne viel

²¹ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung vom 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB; Ph. Krusenstierns Memorandum an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA.

²² Ph. Krusenstierns Memorandum an Christina vom 29. XII. 1646 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

grösser gestalten, wobei auch die geschäftliche Fähigkeit der als Leiter eingesetzten Personen oftmals fraglich wäre. Zur Förderung der Gewerbe hielt er bloss für notwendig, ihnen während einer gewissen Anzahl von Jahren Steuerfreiheit zu bewilligen, im Laufe welcher Zeit sie auch vor Konkurrenz geschützt werden müssten. Diese Protektionspolitik dürfe aber keineswegs zu einem völligen Monopolsystem ausarten, das der freien Entwicklung des Wirtschaftslebens verhängnisvoll werden könnte.²³

Die Aufklärungsarbeit der lokalen Machthaber war von gewissem Erfolg gekrönt. Sowohl in Narva als in Tallinn fanden sich Personen, die es wagten, in industriellen Unternehmen Kapital anzulegen. So wurde vor allem die Gegend um den Joala-Fall des Narva-Flusses nach den Begriffen jener Zeit zu einem recht hervorragenden Industriegebiet. Im Jahre 1649 brachten der Rentmeister von Narva Jonas Persson und der Bürgermeister Cordt Pöppelmann ein Kapital zur Gründung eines mit Wasserkraft betriebenen Kupferhammers und einer Sägemühle zusammen. Ersterer war zum Walzen und zur Verarbeitung des nach Russland zu exportierenden schwedischen Kupfers bestimmt,²⁴ letztere zur Bearbeitung des russischen Holzmaterials zu Planken und Brettern. Die unter der Leitung des Narvaer Zeugmeisters Ingenieur Hindrich Seulenberg ausgeführten Bauarbeiten waren Ende des Jahres 1650 mehr oder weniger beendet. Eine nähere Beschreibung der Einrichtung der Manufakturen ist leider nicht zu finden. Wir wissen bloss, dass die Sägemühle zwei Sägen hatte. Den kostspieligeren Teil der Anlage bildeten ausser den Gebäuden die Dämme und Kanäle, von denen die letzteren in den Fliess ein-

²³ S. die obengenannten Memoranden von Ph. Krusenstiern. Denselben Standpunkt vertrat auch Erik Oxenstierna. Durch den zwischen ihm und dem Rat von Tallinn im Jahre 1648 abgeschlossenen Vertrag war der Rat verpflichtet, die Gründung von Manufakturen zur Verarbeitung von russischen Rohprodukten zu unterstützen, sollte sich aber davor wahren, ihnen Monopolrechte zu verleihen. Livonica II 248 RA.

²⁴ Die Gründung von Manufakturen in den estnischen Städten zur Verarbeitung von Metall war keine ganz neue Idee. Bereits im Jahre 1621 machte Gustav Adolf dem Rat von Tallinn den Vorschlag, für einige Jahrzehnte die Eisengruben von Mustio in Finnland zu pachten und das dort erzeugte Eisen in Tallinn zu verarbeiten. G. Adolf an A. Schraffer am 14. VII. 1621, R. reg. 1621 RA.

gehauen werden mussten. Ende desselben Jahres unterbreiteten die Unternehmer der Regierung ein Gesuch, dass ihnen und ihren Erben das Eigentumsrecht auf zwei kleine von der Werkstatt eingenommene Inseln zugesichert werde, und dass man ihnen ermögli- che, das zum normalen Betrieb des Kupferhammers nötige Quantum Kupfer alljährlich zollfrei aus Schweden einzuführen. Das Gesuch wurde sowohl von den lokalen Machthabern als vom Narvaer Rat unterstützt. Die Unternehmen erhielten die Bestä- tigung am 24. März 1652. Dass die Regierung die Gründung der industriellen Unternehmen gebührend schätzte, erhellt u. a. dar- aus, dass den Unternehmern zwecks Ermöglichung von finanziel- ler Unterstützung erlaubt wurde, auf dem Grund der Werkstatt eine öffentliche Schenke zu halten. Im folgenden Jahr wurden zu dem früher donierten Grund noch 15 Tonnenland als Stapelplatz für die Rohprodukte hinzugefügt.²⁵ Die Bauarbeiten galten im Jahre 1650 als mehr oder weniger abgeschlossen, im Juni 1654 begann aber erst der Bau des Mühlendamms, zu welchem Zweck Pöppelmann vom Rat 19 Lostreiber aus Joala anwarb. Letztere arbeiteten ununterbrochen bis zum 16. Juli 1655, als die Arbeit scheinbar beendet war. Pöppelmann musste für 58 Arbeitswo- chen dem Rat an Arbeiterlohn (je 2 Rundstücke am Tage) 412 Taler 16 Ör oder 103 Reichstaler 16 Ör bezahlen.²⁶ Es feh- len leider Angaben über die Tätigkeit der Werkstätten. Da die Anlage des Kupferhammers mit der Belebung des Kupferexports nach Russland zusammenfällt, so besteht wohl kein Zweifel, dass nach diesem Gewerbe ein sicheres Bedürfnis vorlag. Dagegen rentierte sich die Sägemühle wohl kaum, denn der Holzhandel war damals in Narva noch ganz unentwickelt. Die Lebensdauer dieser beiden Narvaer Werkstätten war aber recht kurz, denn während des bald darauf ausbrechenden Russisch-Schwedischen Krieges 1656—1658 wurden sie niedergebrannt und blieben län- gere Zeit unaufgebaut.²⁷

²⁵ H. Drake an das Kammerkollegium am 8. XI. 1650, Eingelaufene Schreiben vol. 134 KA; der Rat von Narva an Christina am 3. III. 1652, Livonica II 205 RA; Christina an C. Pöppelmann und J. Persson am 24. III. 1652 und 18. VIII. 1653, R. reg. 1652 u. 1653 RA.

²⁶ C. Pöppelmanns Abrechnung mit dem Rat 1651—1657, I 177 NLA.

²⁷ Kauf- und Verkaufsvertrag der Werkstättengrundstücke zwischen

Schon im Jahre 1649 erbaute der Sämischgerber Hans Knoch auf einer Insel im Bereich des Wasserfalls auch eine Walkmühle. Der Zweck dieses Unternehmens scheint hauptsächlich mit seiner Berufstätigkeit in Verbindung gestanden zu haben, obgleich es vermutlich bis zu einem gewissen Grad auch für die Verarbeitung von russischem Rohmaterial bestimmt war. Das Eigentumsrecht auf den für die Werkstatt nötigen Grund (36 × 34 Faden) wurde Knoch von der Regierung im Jahre 1653 bestätigt.²⁸

Es mangelt ferner nicht an Versuchen zur Gründung von Werkstätten zur Verarbeitung von Faserstoffen, die jedoch nur in Narva zu gewissen praktischen Schritten führten. Hier wurde um 1636 eine staatliche Luntenbahn gegründet. Das Unternehmen sollte vor allem die Festung und die Garnison Narvas bedienen, bei Steigerung der Produktion konnte man aber auch auf Arbeit für den Export rechnen. Es brachte jedoch, wohl infolge unkundiger Leitung, nur Verlust und wurde daher liquidiert.²⁹ Im Jahre 1654 sehen wir Hindrich Seulenberg den Vorschlag machen, wiederum eine Luntenbahn zu gründen.³⁰ Es scheint aber, dass er keinen Erfolg hatte. Zu den Manufakturen muss man in Narva noch die Unternehmen zum Flachs- und Hanf-schwingen rechnen, die eine grössere Lebensfähigkeit bezeigten. Rohflachs und Rohhanf wurden hauptsächlich von russischen Arbeitern in den grossen Speichern der Flachshändler geschwungen und gereinigt. Die Unternehmer bedienten sich hier einer

J. Perssons Erben und Jürgen Tunderfelt vom 1. VI. 1675, J. Tunderfelts Korrespondenz NLA.

²⁸ Christina an H. Knoch am 14. XII. 1653, I 37 NLA. Auf einer aus dem Jahre 1649 stammenden Karte von Narva und seiner näheren Umgebung liegt die Walkmühle auf dem sog. „Byholm“ und wird „samske quarnen“ genannt, Kartensammlung Nr. 1 NLA.

²⁹ N. Mannersköld an das Kammerkollegium am 17. X. 1634, 5. V. 1635, 9. IV. u. 19. V. 1636, 1. V. 1638, Eingelaufene Schreiben vol. 69, 74, 76 und 89 KA; Gabriel Oxenstierna an N. Mannersköld am 13. I. 1635, Kopialbuch des Gouverneurs von Narva 1626—35 ERKA; die Vormundschftsregierung an N. Mannersköld am 17. V. u. 15. VI. 1636, 13. IX. 1638, R. reg. 1636 u. 1638 RA.

³⁰ H. Seulenberg an den Generalgouverneur von Livland am 18. IX. 1654, LRKkA XIX 5 ERKA.

ansehnlichen Anzahl von Flachsschwingern. Im Jahre 1648 hatte z. B. Hermann Herbers in der Altstadt 25 und in der Vorstadt 20 Flachsschwinger, Laurens Numens 13, Andrei Dokuschajew 20 Flachsschwinger, Cordt Pöppelmann 6 Gesellen, 1 Halbmeister und 1 Lehrling.³¹ Obschon Angaben vorhanden sind, dass man aus Narva auch Rohflachs und -hanf^{31a} exportierte, muss die Ausfuhr von gereinigtem Faserstoff immerhin als viel einträglicher betrachtet werden.

In Tallinn war die Gründung von Manufakturen weniger erfolgreich. 1653 fasste der Grosskaufmann Michael Paulsen, wohl beeinflusst durch den schwedischen Kommissar in Russland Johann de Rodes, den Plan, eine Seidenspinnerei zur Verarbeitung der in Russland anzukaufenden persischen Rohseide zu gründen. Die Umstände gestalteten sich für die Gründung der Manufaktur gerade dadurch besonders günstig, dass infolge des Englisch-Niederländischen Krieges die diesbezüglichen Werkstätten der genannten Länder zum Teil ruiniert und die Arbeiter arbeitslos geworden waren. Da der russische Export über den Hafen von Archangelsk beinahe stillstand, so bot sich die Möglichkeit, aus Russland vorteilhaft Rohseide zu kaufen. Paulsen hatte sich bereits ein paar Jahre mit dem Seidenhandel befasst, und 1653 bestellte er durch Johann de Rodes ganze 107 Ballen Rohseide. Zur Förderung der Seidenspinnerei erteilte der Rat am 28. März 1653 Paulsen ein Privileg, durch welches ihm und seinen Erben auf zehn Jahre das Monopol der Verarbeitung von persischer Seide zugesichert wurde. Im Laufe dieser zehn Jahre sollten auch sämtliche Arbeiter der Werkstatt von allen ordentlichen und ausserordentlichen Stadtabgaben befreit werden. Diese Vergünstigung hatte wohl den Zweck, ausländische gelernte Arbeiter nach Tallinn zu locken. Die geplante Seidenwerkstatt blieb aber doch ungegründet, weil Paulsen inzwischen in ernstliche Geldschwierigkeiten geraten war.³²

³¹ C. Pöppelmann an den Rat von Narva am 10. IV. 1648, I 83 NLA.

^{31a} In den damaligen Quellen als „Seretz Flachs“ und „Seretz Hanf“ bezeichnet. „Seretz“ stammt aus dem russischen Wort 'сырец'.

³² Protok. des Rats von Tallinn vom 22. III. u. 13. IX. 1651, 28. III. 1653, Ab 63 u. 65 TLA; J. de Rodes an Christina am 22. IV. 1653, Muscovitica; Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 29. XII. 1653, Ox. saml. RA.

Gewisse Aussichten auf die Gründung von Manufakturen in Pärnu erregten in den 50-er Jahren in den Regierungskreisen die vom Amsterdamer Kaufmann Johann van Wickevoort ausgehenden grosszügigen Projekte zur Belebung des dortigen Wirtschaftslebens.³³ Diese Pläne schiefen aber bald ein, ebenso fanden manche analoge Ansichten bezüglich Tartus keinen Beifall.³⁴

Zusammenfassend finden wir, dass die auf die Schaffung einer Handelsflotte und die Gründung von Manufakturen gerichtete Politik der Regierung in den estnischen Hafenstädten recht lebhaften Anklang fand. Es war zwar nicht möglich, breitere Kreise der Bürgerschaft zur Verschaffung von grösseren Kapitalien heranzuziehen, wohl aber griffen einige wohlhabendere Kaufleute mit weiterem Gesichtskreis kräftig zu. Die Ergebnisse dieses Beginnens sind aber keineswegs als erfolgreich zu bezeichnen. In Tallinn wurden anstelle der erhofften 5 Schiffe bloss eins oder zwei erworben, und in Narva statt vier — ein einziges, das überdies scheinbar schon nach der ersten Fahrt liquidiert werden musste. Auch die Gründung von Manufakturen glückte bei weitem nicht in dem geplanten Umfang. In Tallinn war man ausserstande, auch nur eine einzige Werkstatt ins Leben zu rufen, in Narva dagegen beschränkte man sich bloss auf den Bau eines Kupferhammers, einer Säge- und einer Walkmühle. Und auch diese gingen während des Russisch-Schwedischen Krieges ein. Es waren weder Mangel an Interesse, noch das Fehlen eines Marktes daran schuld, dass die Pläne bezüglich einer Handelsflotte und der Manufakturen missglückten, sondern die Beschränktheit des Kapitals und der Mangel an Kreditmöglichkeiten,³⁵ vor allem aber die Begrenztheit der zu ihrer ruhigen Entwicklung notwendigen Zeit. Der bald ausbrechende Russisch-Schwedische Krieg und zudem noch die schwere Feuersbrunst in Narva im Jahre 1659, wodurch die ganze Stadt eingeäschert wurde, er-

³³ Rechtsbrief von Christina an J. Wickevoort am 22. III. 1652 (Kopie), LRKkA IX 23 ERKA.

³⁴ Protok. des schwedischen Reichsrats vom 17. XI. 1650, SRp. XIV 398—400; Vorschläge des Rats von Tartu an J. Weydenhain am 24. VII. 1654, XLI TrtLA.

³⁵ In Schweden entwickelte sich das Gewerbe gerade unter Mitwirkung von fremdem Kapital. Sveriges historia VII 80.

stickten die zaghaft begonnene Entwicklung des Seewesens und Gewerbes bereits im Keim. Natürlicherweise verging längere Zeit, bevor man sich wieder an gleiche Unternehmen heranwagte, die auch dann in ihrem zweiten Entwicklungsstadium gegen Ende des Jahrhunderts schon einen recht bemerkenswerten Erfolg zeitigten, besonders in Narva.³⁶

Endlich verdient es Beachtung, dass die Industriepolitik, wie sie im Gegensatz zu der Zeit Gustav Adolfs in den Meinungsäußerungen von Erik Oxenstierna und Philipp Krusenstiern zum Ausdruck kommt, grundsätzlich das Monopolsystem verwirft als ein die freie Entwicklung des Wirtschaftslebens hinderndes Mittel. Um der jungen Industrie auf die Beine zu helfen, hielt man eine zehnjährige Schutzzeit und eine ebensolange Steuerfreiheit für ausreichend.

³⁶ Soom Narva metsakaubandus.

VI. Die Instandsetzung der Wasserwege.

Sich mit der Förderung des Transithandels befassend, waren sowohl die schwedische Regierung wie die estnischen Städte unumgänglich gezwungen, auch der Instandsetzung der Wasserwege und der Häfen ihre Aufmerksamkeit ernstlicher als bisher zu widmen. Dass man hier einer ordnenden Hand dringend bedurfte, erhellt schon aus den zahlreichen Beschwerden der früheren Jahre. Die Schiffe, die sich in Ermangelung von Seezeichen auf den Seewegen nicht richtig orientieren konnten, gerieten auf Untiefen und Riffe. Die Mündungen der Binnenwasserwege versandeten durch Schwemmsand, wodurch die Einfahrt der Schiffe von der See behindert war. Endlich bedurften auch die See- und Flusshäfen der Vertiefung und der Anlage von zweckmässigen Landungsbrücken. Den Wasserwegen fiel auf dem Gebiet des russischen Transithandels eine viel grössere Bedeutung zu als den Landwegen. Der Rückgang des Anteils von Tallinn am Handel und das beinahe völlige Ausscheiden von Tartu aus dem Transithandel hatten zur Folge, dass die Landstrassen Tallinn—Narva und Tallinn—Tartu—Pleskau nur wenig frequentiert wurden. Insbesondere die von Westen kommenden Handelsartikel, unter denen die wegen ihres Gewichts auf den Landstrassen schwer transportierbaren, dabei aber relativ billigen Artikel wie Salz und Heringe in der Überzahl waren, nahmen ihren Weg nach Russland auf den bei Narva und Nyen beginnenden Flusswegen.

Eine etwas grössere Rolle spielten die Landstrassen für die an Gewicht leichten, jedoch im Preis höheren russischen Leder- und Kramwaren, die in gewisser Menge über Narva und Tartu nach Tallinn zum Verkauf gelangten. Es wurden aber auch in diesen Fällen vornehmlich die Winterwege benutzt. Der Rückgang in der Bedeutung der Landstrasse Tallinn—Tartu—Ples-

kau tut sich u. a. besonders ausdrucksvoll darin kund, dass die Lübecker bei den Handelsbesprechungen im Jahre 1643 für den genannten Weg nicht einmal das geringste Interesse bekundeten, indessen aber energisch freie Durchfuhr für Salz und Heringe nach Russland über Narva forderten. Auch die Kaufleute von Tallinn scheinen ihr Salz vornehmlich über Narva und Nyen nach Russland geführt zu haben, worauf die ständigen Konflikte mit dem Rat von Narva und Nyen weisen. Es ist anzunehmen, dass die Ruinierung Tartus infolge der Kriege am Ausgang des XVI. und zu Beginn des XVII. Jahrhunderts sowie die zeitweilige Isolierung Tartus von Tallinn durch die schwedisch-polnische Grenze zum Sinken der Bedeutung des über Tartu führenden Handelsweges beigetragen haben. Unter diesen Verhältnissen ist es begreiflich, dass die Frage der Verbesserung der Landstrassen und Brücken zu jener Zeit nicht so akut war wie die der Instandsetzung der Wasserwege. Wenigstens finden wir aus der hier behandelten Periode keine einzige Beschwerde über den schlechten Zustand der Landstrassen und Brücken, die von Kaufleuten oder Behörden zum Zweck der Verbesserung der Handelszustände eingereicht worden wäre. Wenn diese Frage tatsächlich um die Mitte des Jahrhunderts aufgeworfen wurde, so geschah es hauptsächlich aus der dringenden Notwendigkeit, die schwierigen Verhältnisse auf dem Gebiet des Post- und Fuhrwesens zu verbessern.¹ Im Zusammenhang mit dem russischen Transithandel wird bloss eine einzige Landstrassenbrücke öfter erwähnt, jedoch befand sich auch diese in Russland, nämlich an der Übergangsstelle über einen Nebenfluss der Luga bei Tesowo (s. Karte I).²

Die Frage der Wasserwege zerfällt im vorliegenden Kapitel

¹ Fries 342. S. auch die Korrespondenz des Gouverneurs von Estland E. Oxenstierna unter ERKkA und die Korrespondenz des Generalgouverneurs von Livland G. Oxenstierna unter LRKkA in ERKA.

² Der schwedische Handelsagent in Nowgorod Adolf Ebers an A. Oxenstierna am 8. III. 1647, Ox. saml.; A. Ebers an Christina am 30. XII. 1649, Muscovitica; E. Stenbock an Christina am 2. V. 1653, Livonica II 172 RA; Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA; J. de Rodes an A. Oxenstierna am 22. IV. 1653, Ox. saml. RA.

in drei Teile: 1) die Markierung der Seewege, 2) das Schiffbarmachen der Binnengewässer und 3) die Instandsetzung der Häfen.

Die Frage, wann erstmalig mit der Markierung der Seewege in den estnischen Gewässern begonnen worden ist, ist noch nicht endgültig geklärt. Zum mindesten ist bekannt, dass seitens der Hansekaufleute bereits gegen Ende des Mittelalters ein Leuchtturm auf Hiiumaa erbaut worden ist.³ Später scheint die Tätigkeit dieses Leuchtturms für längere Zeit unterbrochen worden zu sein. Von neuem akut wurde die Frage der Markierung der hiesigen Wasserwege in der Mitte des XVII. Jahrhunderts. Mehr oder weniger gleichzeitig wurden nun sowohl die in den Finnischen Meerbusen, d. h. zu den Städten Tallinn, Narva, Nyen, Viipuri, Porvoo und Helsinki, als auch die in den Rigaschen Meerbusen, d. h. zu den Städten Riga, Pärnu und Kuressaare führenden Seewege markiert (s. Karte, I). Die Frage der Markierung der Wasserwege des Finnischen Meerbusens scheint bereits zu Beginn der hier behandelten Periode in Tallinn aufgeworfen worden zu sein. Wir sehen, dass im Jahr 1639 dem dortigen Rat der Vorschlag gemacht wurde, eine Person zu gewinnen, die in den Herbstnächten für die vorüberfahrenden Schiffe auf dem Steinaufbau des mittelalterlichen Leuchtturms auf Hiiumaa („auf dem Pfeiler auf Dagdön“) Feuer machen würde. Der Rat nahm aber den Standpunkt ein, dass an diesem Feuer auf Hiiumaa auch Porvoo, Helsinki, Viipuri, Nyen und Narva stark interessiert wären und man sich deshalb bei den Räten der genannten Städte erkundigen müsse, ob sie nicht bereit wären, einen Teil der durch den Unterhalt des Feuers entstehenden Unkosten zu tragen.⁴ Jedoch unterblieb damals die Instandsetzung des alten Leuchtturms auf Hiiumaa.

Erst durch den Gouverneur von Estland Erik Oxenstierna wurde die Frage der Bezeichnung des Seeweges im Finnischen Meerbusen ernstlicher in Angriff genommen. Als er die Regierung im Sommer 1648 über die Lage informierte, erwähnte er, dass der Seeverkehr zwischen Tallinn, Narva, Nyen, Viipuri und

³ UB 2. Abt. I 784, 785, 980, 1078, II 731, 743, III 418.

⁴ Protok. des Rats von Tallinn vom 10. V. 1639, Ab 53 TLA.

Westeuropa oft an der Küste Estlands durch Verlust von Schiffen, Waren und Menschenleben schweren Schaden erlitt, gerade weil es hier keine beleuchteten Seezeichen gäbe.⁵ Darüber hätte man sich schon des öfteren beklagt und den Bau von Baken auf Hiiumaa und Osmussaar gefordert. Die auswärtigen Kaufleute erböten sich sogar, zur Unterhaltung der Baken eine gewisse Steuer von den Schiffen und den Waren zu entrichten.⁶ Die schwedische Regierung zollte dem Oxenstiernaschen Entwurf betreffs des Baus von Feuerbaken und der Besteuerung der Schiffe durchaus Beifall, worauf am 8. August eine diesbezügliche Resolution erfolgte.⁷

Zu Beginn der Schifffahrtssaison des folgenden Jahres unternahm Erik Oxenstierna eine weitgehende Aktion zur Errichtung von Leuchtbaken. Es wurden drei Baken projektiert, nämlich auf Hiiumaa (Dagö), Osmussaar (Wodensholm) und Naisaar (Nargön). In seinen Schreiben an die Generalgouverneure von Ingermanland und Finnland legt er ihnen ans Herz, sich dafür zu verwenden, dass die Handelsschiffe ihre Bakensteuer in den Handelsstädten auch richtig entrichteten.⁸ Wie viele andere wirtschaftspolitische Unternehmungen der Regierung vollzog sich auch der Bau der Baken und die Beschaffung der erforderlichen Summen hierzu durchaus nicht glatt. Als Beispiel dafür, mit wie grossen Schwierigkeiten Erik Oxenstierna hier zu kämpfen hatte, wollen wir den Gang seiner diesbezüglichen Unterhandlungen mit dem Rat von Tallinn näher verfolgen. Der Rat erwies sich anfangs als eifriger Verfechter der Besteuerung

⁵ Im Jahre 1646 ging in der Nähe von Hiiumaa ein 60 Last fassendes Schiff unter, das in Tallinn mit Kronsgetreide befrachtet war (E. Oxenstierna an einen unbekanntes Adressaten am 31. X. 1646, Livonica II 424 RA). Im Jahre 1647 ging ein aus Setubal nach Tallinn fahrendes 160-lastiges niederländisches Salzschiiff unter (scheinbar in der Nähe von Osmussaar). E. Oxenstierna an Christina am 12. X. 1647, Livonica II 9 RA.

⁶ E. Oxenstiernas Memorandum an Christina (undatiert, eingetr. am 2. VIII. 1648), Livonica II 9 RA.

⁷ Auszug aus dem Protok. der estländischen Gouvernementsverwaltung vom 8. V. 1649 (als Beilage zu einem Schreiben E. Oxenstiernas an P. Brahe vom 9. V. 1649), Livonica II 424 RA.

⁸ E. Oxenstierna an K. Mörner am 29. IV. und an P. Brahe am 9. V. 1649, Livonica II 424 RA.

der Schiffe, und eigentlich auf seine Initiative wurde mit den gerade zu dieser Zeit sich in Tallinn aufhaltenden ausländischen Schiffern eine Beratung abgehalten. Es erwies sich, dass auch sie mit einer Zahlung von je 8 Reichstalern für jedes in Tallinn einlaufende und von dort auslaufende Schiff einverstanden waren. Da aber vorauszusehen war, dass die auf diese Weise zu erhaltende Einnahme zum Unterhalt von zwei Baken (auf Hiiu-maa und auf Osmussaar) nicht ausreichen würde, so ergab sich die Frage, ob man nicht ausser den Schiffen auch die Waren besteuern sollte. Diese Frage wurde in einer Reihe von Beratungen behandelt, als deren Resultat in der Sitzung vom 1. Mai Erik Oxenstiernas Vorschlag angenommen wurde, laut welchem man auf die Waren durchweg von je einem Reichstaler Zoll 3 Kupferöre Bakengeld entrichten sollte, wobei von jedem einzelnen Schiff aber keineswegs mehr als 8 Reichstaler genommen werden durften.⁹ Mitunter wollte aber der Rat von Tallinn nach alter Gewohnheit darüber auch den Gildenältesten Mitteilung machen. Ebenso fand man, dass Tallinn einer Sicherung bedürfe, dass auch die anderen interessierten Städte mit einer gleich hohen Zahlung einverstanden wären.¹⁰

Die Angelegenheit nahm aber unerwartet eine schlechte Wendung. Vor allem gingen die im Hafen von Tallinn auf die Ausfahrtserlaubnis wartenden ausländischen Schiffer von ihrem kürzlich geäusserten Standpunkt ab. Am 7. Mai erklärten sie vor dem Rat, dass sie niemals ihr Einverständnis zu einer Zahlung von 8 Talern gegeben hätten, und dass sie überhaupt nicht den Wunsch geäussert hätten, den Seeweg zu markieren, wonach sie ja nicht einmal ein besonderes Bedürfnis empfänden. Übrigens leisteten die nach Riga fahrenden Schiffe eine viel geringere Zahlung zum besten der Leuchtbacken. Endlich waren sie ungehalten, dass man sie bei günstigem Wind festhielt, und forderten die Ausfahrtserlaubnis.¹¹ Ermutigt durch das Beispiel der Schiffer protestierte jetzt auch die Grosse Gilde gegen die Absicht einer Belastung der Waren. Aus diesen Gründen machte

⁹ Ratsprotok. von Tallinn vom 27. IV. 1649, Ab 61 TLA.

¹⁰ Ratsprotok. von Tallinn vom 1. V. 1649, Ab 61 TLA.

¹¹ Ratsprotok. von Tallinn vom 7. V. 1649, Ab 61 TLA.

der Rat Erik Oxenstierna den Vorschlag, die Bakenangelegenheit bis zum nächsten Jahr zu verschieben, um inzwischen Informationen einzuziehen, in welcher Art diese Frage anderswo gelöst wäre. An Hand der erforderlichen Daten würde es dann auch möglich sein, den Fremden gegenüber energischer aufzutreten. Die Unentschlossenheit des Rats in dieser Frage könnte das Vertrauen zu ihm untergraben.

Dieser Standpunkt des Rats war für Erik Oxenstierna vollständig unannehmbar, denn dies hätte vielleicht ein völliges Scheitern des Unternehmens zur Folge gehabt und wäre zugleich ein schwerer Schlag für das Prestige der Regierung sowie sein eigenes gewesen. Es lag auf der Hand, dass die Lage nur durch sein festes Auftreten als Regierungsvertreter gerettet werden konnte. Unter schweren Beschuldigungen des Rats wegen dessen Wankelmütigkeit erwähnte er, dass er von der Regierung die diesbezügliche Resolution vor allem gerade auf Initiative des Rats ausgewirkt hätte. Auf Grund deren brauchte er sich überhaupt nicht in Verhandlungen mit dem Rat einzulassen. Letzteres habe er bloss zwecks näherer Mitarbeit und gegenseitigen Vertrauens getan. Der Rat dächte wohl, dass die Königliche Majestät sich von ihm vorschreiben liesse, was für Steuern überall einzuführen seien. Endlich teilte er mit, dass sein Entschluss, im kommenden Herbst mit der Markierung des Seeweges zu beginnen, unwandelbar feststände. Daher sollte der Rat bevollmächtigte Vertreter ernennen, mit denen er sich über den endgültigen Beschluss in dieser Angelegenheit beraten könnte.

Das sichere Auftreten des Gouverneurs rettete die Situation. Zwar erhielten die Vertreter des Rats für die am 8. Mai stattfindende Sitzung vom Rat die Vorschrift zu versuchen durchzusetzen, dass die Sache verschoben würde. In Anbetracht des festen Standpunkts des Gouverneurs beschränkten sich die Verhandlungen jedoch bloss auf die Weise der Besteuerung. Erik Oxenstierna ging hierbei auf die Besteuerung der Schiffe anstelle der Waren ein. Nach dem einstweiligen Übereinkommen wurde beschlossen, die Schiffe in folgender Weise zu besteuern: 20—50-lastige Schiffe mit 4 Reichstalern, 50—100-lastige mit 6 Reichstalern, 100—150-lastige mit 8 Reichstalern und 150—200-lastige mit 10 Reichstalern. In der endgültigen Redak-

tion stellten sich die Steuern jedoch wesentlich niedriger. So sollten die 20—50-lastigen Schiffe 3 Reichstaler zahlen, die 50—100-lastigen 4 Reichstaler, die 100—150-lastigen 5 Reichstaler und die 150—200-lastigen 6 Reichstaler, sowohl bei der Einfahrt nach Tallinn als auch bei der Ausfahrt. Bloss die zwischen Schweden und Finnland sowie die zwischen den genannten Ländern und Estland verkehrenden Schiffe sollten von der Bakensteuer befreit sein, da sie von dem Leuchtfeuer auf Hiiumaa keinen Nutzen hatten.¹²

Jetzt schien für Erik Oxenstierna der schwierigere Teil der Aufgabe gelöst zu sein. Seine Schreiben an Per Brahe und Christina sind nun voll Optimismus. Bezüglich des Aufschubs der Errichtung der Bake um ein Jahr war er der Meinung, dass, wenn gleich dies für gewisse Vorbereitungen von Nutzen sein könnte, dennoch andererseits zu befürchten sei, dass man im Laufe eines Jahres eine solche Menge neuer Einwendungen erfinden könnte, dass die Sache wohl überhaupt nie zustande käme. Die Bakensteuer schein anfangs allerdings belastend, jedoch unterliege es keinem Zweifel, dass die Schiffer in Zukunft beim Abschluss von Verfrachtungsverträgen die Ausgaben der Bakensteuer den Frachtpreisen aufzuschlagen wüssten. Was die Kaufleute anbelangt, so könnten sie aber durch die Bezeichnung der Seewege Erleichterung in Gestalt von Ermässigung der Versicherungsprämien für ihre Waren erhalten. Ferner bemerkt der Gouverneur, dass er auch andere nötige Schritte unternommen habe. So habe er über den Beschluss der Königin betreffs der Anlage von Leuchtbaken die Räte von Narva, Nyen, Viipuri, Porvoo und Helsinki informiert und Verordnungen zur Beschaffung einer grossen eisernen Pfanne, Steinkohle und Holz getroffen. Er hoffe bestimmt, dass das erste Leuchtfeuer bereits im laufenden Jahr den Schiffern den Weg weisen werde, wenn nur die Bakensteuer ordnungsgemäss und zur rechten Zeit einliefe.¹³

¹² Ratsprotok. von Tallinn vom 8. V. 1649, Ab 61 TLA; Auszug aus dem Protok. der estländischen Gouvernementsverwaltung vom 8. V. 1649, als Beilage zu den Schreiben von E. Oxenstierna an Christina vom 12. V. und an P. Brahe vom 9. V. 1649, Livonica II 9 und 424 RA.

¹³ E. Oxenstierna an Christina am 12. V. und an P. Brahe am 9. V. 1649, Livonica II 9 und 424 RA.

Nachdem Erik Oxenstierna mit dem Rat von Tallinn über die Besteuerung der Schiffe übereingekommen war, begann er mit den nötigen Vorbereitungen zum Bau der Bake auf Hiiumaa. Da mit der Insel Hiiumaa Jakob De la Gardie belehnt war, musste man vor allem sein Einverständnis zu dem Vorhaben einholen. Das erreichte man auch, jedoch mit der Einschränkung, dass De la Gardie seine Teilnahme an den Anlagekosten der Leuchtbake verweigerte, die er für recht hoch ansah. Nach den Angaben Stengelings, des Bakeninspektors auf Ruhnu und Sörve, beanspruchte eine Feuerbake im Jahr mindestens 100 Lasten Steinkohle, wobei die Last Steinkohle 20 Reichstaler kostete.¹⁴

Den Bau und die spätere Instandhaltung der Leuchtbake vertraute Erik Oxenstierna Evert Dellinghusen an. Letzterer untersuchte zu Beginn des Sommers die Möglichkeiten der Anlage einer Bake auf Hiiumaa, wobei es sich erwies, dass am günstigsten hierzu die Stelle wäre, wo schon früher einmal eine Leuchtbake gestanden hatte. Es zeigte sich auch, dass es möglich war, an Ort und Stelle Baumaterial und Brennholz zu erhalten. Am 13. Juni schloss der Gouverneur mit Dellinghusen einen Vertrag über den Bau und die Instandhaltung der Bake ab. Als Standort der Leuchtbake wurde der von Dellinghusen vorgeschlagene Platz bestimmt. Ihre Tätigkeit beschränkte sich im Jahr auf 5 Monate — vom 1. August bis Ende Dezember. Das Leuchtfeuer musste jeden Abend zeitig vor Eintritt der Dämmerung angezündet werden und bis zur nächsten Tageshelle brennen. In der allerdunkelsten Zeit, besonders bei Bewölkung, sollte das Feuer Tag und Nacht unterhalten werden. Da die Seeleute sich beklagt hatten, dass die Bauern am Strand bei ihren Kalköfen Feuer entzündeten, welche die Schiffe auf Irrwege führten, so sollte Dellinghusen auch darauf achtgeben, dass solche Feuer in Zukunft am Strand nicht gebrannt würden. Als Gehalt wurden ihm 200 Reichstaler im Jahr zugesagt, ausserdem 60 Reichstaler Lohngeld für zwei Knechte, die ihm behilflich sein sollten. Das ganze Bau- und Brennmaterial für die Baken würde der Staat liefern. Der Gutsverwalter von

¹⁴ E. Oxenstierna an J. De la Gardie am 9. VI. und an dessen Gutsverwalter auf Hiiumaa am 12. VI. 1649, Livonica II 424 RA; J. De la Gardie an E. Oxenstierna am 28. VI. 1649, Ox. saml. RA.

Jakob De la Gardie wurde gebeten, beim Bau der Bake und beim Beschaffen des Baumaterials behilflich zu sein.¹⁵

Obschon Dellinghusen den ersten Teil seiner Aufgabe dem Anschein nach rechtzeitig ausgeführt hatte, konnte die Leuchtbake ihre Tätigkeit dennoch nicht am festgesetzten Termin beginnen. Das hatte die wohlbegründete Unzufriedenheit der Schiffer zur Folge, die sich über die Höhe der Bakensteuer beklagten, wobei der Seeweg nach wie vor unbezeichnet war. Oxenstierna bat die Behörden Finnlands und Ingermanlands, die nach den dortigen Städten segelnden Schiffer zu beruhigen, denn die Leuchtbake von Hiiumaa würde wohl schon Mitte September in Tätigkeit gesetzt werden. Die Verzögerung wäre dadurch eingetreten, dass sich die Ausführung der Kohlenbestellung hingezogen hatte.¹⁶ Steinkohle war nämlich aus den Niederlanden bestellt worden. Wahrscheinlich trat die Leuchtbake von Hiiumaa im Oktober in Tätigkeit, denn Dellinghusen gelang es dann, von Hindrich Stegeling aus dem Vorrat der Bake auf Sörve 6 Last Steinkohle zu kaufen.¹⁷

Wie aus den Abrechnungen über die Bakengelder von 1651 und 1652 erhellt, war zum Unterhalt einer Feuerbake mehr als genügend eingekommen. Im Laufe dieser Jahre hatte man von den nach Tallinn, Narva, Nyen und Helsinki fahrenden und von dort ausfahrenden Schiffen im ganzen 1909 Taler erhalten. Die Ausgaben betragen aber 1601 Taler. Somit ergaben zwei Jahre einen Überschuss von 308 Talern. Bakenmeister war in diesen Jahren ein gewisser T. Cornelissen. Im Jahr 1651 wurde mit dem Tallinner Bürger Melcher Lohman ein Vertrag abgeschlossen, laut welchem er die für die Bake auf Hiiumaa alljährlich erforderliche Steinkohle beschaffen sollte. Um eine Verzögerung im Beginn der Tätigkeit der Bake zu vermeiden, sah der Vertrag voraus, dass die Kohle jedes Jahr spätestens bis zum Jakobitag an einem der

¹⁵ E. Oxenstierna an J. De la Gardie am 9. VI. und an dessen Gutsverwalter am 12. VI. 1649; der Vertrag mit E. Dellinghusen vom 13. VI. 1649, *Livonica* II 424 RA; Fries 342.

¹⁶ E. Oxenstierna an den Landeshauptmann von Viipuri J. Rosenhane und an den Generalgouverneur von Ingermanland K. Mörner am 25. VIII. 1649, *Livonica* II 424 RA.

¹⁷ E. Dellinghusen an E. Oxenstierna am 3. X. 1649, Ox. saml. RA.

Bake nahe gelegenen Hafenort abzuliefern sei. Die Zunahme der Bakeneinkünfte infolge der Belebung des Handels und der Seefahrt hatte im Jahre 1653 erneute Vorschläge zur Errichtung von Leuchtbaken auf Naissaar und Osmussaar zur Folge. Georg Glottaw, der Portoriumsverwalter von Tallinn war dafür, dass der Überschuss der Bakeneinnahmen durchaus zu dem genannten Zweck aufbewahrt würde, denn der ständig unter Geldmangel leidende Fiskus würde sonst die Summen zum Decken seiner eigenen Defizite verbrauchen.¹⁸ Es scheint aber, dass der nach ein paar Jahren ausgebrochene Russisch-Schwedische Krieg durch die Pläne der Errichtung von Leuchtbaken auf Naissaar und Osmussaar einen Strich zog.

Die von Dellinghusen im Jahr 1649 errichtete Feuerbake befindet sich auf der Stelle des mittelalterlichen Leuchtturms; ebendort steht heute der Leuchtturm von Kõpu.¹⁹ Offenbar wurde für den Bau auch der Steinaufbau des alten Leuchtturms benutzt.

Mit der Bezeichnung des in den Rigaschen Meerbusen führenden Seeweges hatte man bereits ein paar Jahre früher begonnen. Die Initiative hierzu erfolgte vor allem im Interesse der Rigaer Schifffahrt, das Unternehmen kam aber gewiss auch dem Handel von Pärnu²⁰ und Kuressaare zugute. Die Baken waren nämlich auf Saaremaa (Ösel) — an der Spitze der Halbinsel Sõrve (Sworbe) — und auf Ruhnu (Runö) geplant. Auf die Notwendigkeit der Errichtung von Feuerbaken lenkten die Aufmerksamkeit des Generalgouverneurs von Livland Gabriel Oxenstierna Ende 1645 niederländische Schiffer, die mit Riga verkehrten. Sie beklagten sich, dass die Durchfahrt zwischen Saaremaa und der Küste von Kurland bei dunklen Nächten mit grosser Gefahr verbunden wäre, weshalb es dringend nötig wäre, an den schlimmsten Stellen Leuchtfeuer aufzustellen. Wirft man einen Blick auf die Karte

¹⁸ Abrechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Leuchtbake 1651—1652, Livonica II 250 RA; G. Glottaw an E. Oxenstierna am 7. XII. 1653, Ox. saml. RA; Vertrag von E. Oxenstierna mit M. Lohman vom 26. VIII. 1651, ERKka A 59 ERKA.

¹⁹ S. die Karte von Hiiumaa aus schwedischer Zeit in der Abhandlung von Ariste 44—45.

²⁰ Über die Besteuerung der nach Pärnu fahrenden Schiffe zum Unterhalt der Leuchtbaken finden sich Angaben in den Lizentrechnungen von Liv-, Est- und Ingermanland 1649—1658, LRKka XXI 143—148 ERKA.

der Ostsee, so sieht man, dass die Klagen durchaus begründet waren. Die Einfahrt in den Rigaschen Meerbusen wird nämlich durch zwei sich weit ins Meer vorschiebende Sandbänke behindert. Die eine von ihnen befindet sich an der Spitze der Halbinsel Sörve („Sörve säär“), die andere an der Landspitze Kolka in Kurland (Kolkas rags, Domesnäs). Im Dunklen muss es beinahe unmöglich gewesen sein, sich auf dem Seeweg zwischen diesen Bänken zu orientieren. Bei einer Beratung mit den Schiffern fand man, dass dieser Gefahr durch die Errichtung von zwei Leuchtbaken vorgebeugt werden könnte, und zwar einer auf der Landzunge von Sörve und der anderen auf der Insel Ruhnu. Erstere würde den Schiffen bei ihrer Einfahrt von Westen in den Rigaschen Meerbusen den Weg weisen, die andere — bei ihrer Ausfahrt. Die Leuchtfeuer würden den Schiffern helfen, die Sandbank von Kolka gefahrlos zu umschiffen. Oxenstierna stimmte dem Vorschlag durchaus bei und begann gleich mit den Vorbereitungen zur Errichtung der Baken.

Zunächst wandte sich der Generalgouverneur an die schwedische Regierung, um die Genehmigung zum Bau der Baken und der hierzu nötigen Summen zu erwirken. Seinem Schreiben fügte er das Projekt der geplanten Baken bei.²¹ Die in ihnen dargestellte Konstruktion der Bake besteht aus einer langen Stange, an deren Spitze sich ein eiserner Feuerrost befindet, und aus einem hohen Gestell, auf dem man die Stange auf- und abbewegen konnte (s. Plan, II). Der vornehmliche Zweck des Windenprinzips bestand im Herablassen des Feuerrostes zum Anzünden und zum Nachfüllen von Brennstoff. Ausserdem bot dieses auch die Möglichkeit, das Feuer in übereingekommener Weise zu bewegen, sodass sich das Leuchtfeuer von den anderen Feuerzeichen unterscheiden liess.²² Aus den Quellen erhellt aber nicht, welche Beleuchtungsart bei den Feuerbaken von Ruhnu und Sörve Anwendung fand. Anfangs beabsichtigte Gabriel Oxenstierna, steinerne Leuchttürme zu erbauen; auf den Rat der Schiffer verwarf er aber diesen allzu kostspieligen Plan, denn in leichter Konstruk-

²¹ G. Oxenstierna an Christina am 25. XI., 9. und 23. XII. 1645, LRKKA III 4 ERKA.

²² S. hierüber Nilsson o. Åsbrink 293.

tion errichtete Feuerbaken stellten sich viel billiger.²³ Eine prinzipielle Genehmigung der Regierung scheint kurz darauf eingetroffen zu sein, denn wir sehen den Generalgouverneur noch Ende desselben Jahres den Gouverneur von Saaremaa Anders Eriksson (Hästehufvud) beordern, für die Herbeischaffung des Baumaterials für die Bake von Sörve zu sorgen. Die Anzahl der nötigen Balken und ihre Länge sollte aus dem dem Gouverneur geschickten Projekt erhellen. Da sich auf Saaremaa kein für die Ausführung des Baus geeigneter Zimmermann fand, so versprach Oxenstierna, einen solchen vom Festland zu senden.²⁴

Im Februar schickte der Generalgouverneur den Fortifikationsingenieur Johann Rodenburg, einen Niederländer, nach Saaremaa. Es war ihm zur Aufgabe gemacht worden, ausser der Besichtigung des Zustands der Festung Kuressaare auch nach Sörve zu fahren, um sich an Ort und Stelle zu überzeugen, ob auch der vom Gouverneur gewählte Platz für die Bake und das angeführte Material tauglich wäre. Rodenburg war der Meinung, dass man die Bake nicht bei der an der Spitze der Halbinsel befindlichen Schanze bauen sollte, wie es der Gouverneur vorgesehen hatte, sondern auf einer eine halbe Meile vom Strand entfernten kleinen Insel. Der Generalgouverneur ging auf den Vorschlag Rodenburgs als eines Fachmanns ein und gab auch Anders Eriksson entsprechende Vorschriften. Im Laufe des ganzen folgenden Frühlings und Sommers führte der Generalgouverneur eine rege Korrespondenz mit dem Gouverneur von Saaremaa, dem Lehnsheerrn der Insel Ruhnu Admiral Karl Karlsson Gyllenhielm und dem Pastor von Ruhnu Ambjörn über die Beschaffung und Anfuhr von Baumaterial und Holzkohle, bis alles Nötige fertig war.²⁵ Es fehlte aber immer noch der Baumeister. Man hatte zwar mit einigen Niederländern verhandelt, und von mehreren

²³ G. Oxenstierna an den Gouverneur von Saaremaa Anders Eriksson am 18. XI. und an Christina am 25. XI. 1645, LRKkA III 4 ERKA.

²⁴ G. Oxenstierna an A. Eriksson am 9., 23. und 30. XII. 1645, LRKkA III 4 ERKA.

²⁵ G. Oxenstierna an A. Eriksson am 20. III. (2 Schreiben), 3., 15., 17. und 24. IV. 1645, an den Verwalter der Insel Ruhnu am 20. III., an K. Gyllenhielm am 28. III., an Ambjörn am 12. und 25. IX. und an J. Rodenburg am 22. VIII. 1646, LRKkA III 4 ERKA.

Seiten war versprochen worden, einen Meister zu beschaffen, doch war in der zweiten Hälfte des Augusts der Bau noch nicht begonnen. Endlich wurde Rodenburg mit dem Zimmermann der Festung Riga auf den Weg gesandt, um die Leuchtbaken in Sörve und auf der Insel Ruhnu anzulegen.²⁶

Der Bau der Baken begann in der zweiten Hälfte des Septembers. Die Holzarbeiten führte der im Dienst der Festung Riga stehende niederländische Zimmermann unter Rodenburgs Leitung aus. Als Arbeiter stellte Anders Eriksson 24 Soldaten aus der Garnison von Kuressaare zur Verfügung. Ausserdem bediente man sich noch der Hilfe der ansässigen Bauern zur Anfuhr von Baumaterial und Kohle. Die Bau- und Materialkosten beliefen sich auf ca. 370 Reichstaler. Von dieser Summe kosteten allein die eisernen Roste 98 Reichstaler. In der ersten Hälfte des Oktobers scheint die Bake von Sörve und etwas später die von Ruhnu fertig geworden zu sein. Vom 1. Oktober an begann man, die nach Riga, Pärnu und Kuressaare fahrenden und von dort ausfahrenden Schiffe mit je 4 Reichstalern pro Last zu besteuern. Im ganzen erhielt man am Ende desselben Jahres von 46 ein- und ausgefahrenen Schiffen 184 Reichstaler. Auf Vorschlag von Heltscher wurde als Inspektor der Feuerbaken der Rigaer Bürger Hindrich Stegeling angestellt. Als Gehalt wurden ihm 400 Reichstaler im Jahr pro Bake und ausserdem 100 Reichstaler sog. Rudergelder, zusammen 900 Reichstaler, festgesetzt. Von dieser Summe musste er aber auch die Gehälter seiner Gehilfen bezahlen. Er selbst war verpflichtet, ständig bei einer der Baken — je nach Wunsch auf Sörve oder Ruhnu — zu wachen. Als Aufseher der anderen Bake musste er sich einen zuverlässigen Gehilfen halten. Die Baken sollten stets ihre Tätigkeit am 1. August beginnen und am letzten Dezember abschliessen. Gewöhnlich mussten die Baken von Beginn der Dämmerung an bis zur nächsten Tageshelle durch helles Feuer beleuchtet werden. An kurzen, trüben Tagen, besonders bei Nebel und Sturm, mussten sie aber ununterbrochen 24 Stunden hindurch brennen. Stegelings Aufgabe war es ferner,

²⁶ G. Oxenstierna an A. Eriksson am 8. und 29. V., 3. VI., 17. VII., an Christina am 18. VI. und an J. Rodenburg am 22. VIII. 1646, LRKkA III 4 ERKA.

darauf zu achten, dass die Eisen- und Holzteile der Baken stets in guter Ordnung wären, und dass die letzteren durch herabfallende Kohlen nicht in Brand gerieten. Die Stegeling vom Generalgouverneur gegebene Instruktion enthält ferner die strenge Vorschrift, dass er bei den Mannschaften von Schiffen, die in der Nähe der Küste von Ruhnu oder im Hafen von Sörve Windschutz suchten, Schmuggelhandel mit der ansässigen Bevölkerung keineswegs zulassen dürfte. Für wie verantwortungsvoll das Amt des Bakeninspektors betrachtet wurde, erhellt aus der Stegeling gegebenen Instruktion, laut welcher er mit seinem Leben dafür bürgen musste, wenn durch seine Fahrlässigkeit ein Schiff Seeschaden erleiden sollte.

Nachdem Bau und Tätigkeit der Feuerbaken auf diese Weise geregelt waren, erteilte Gabriel Oxenstierna dem schwedischen Residenten in Helsingör Magnus Durelius die Order, die durch den Öresund fahrenden Schiffe über die Lage der Leuchtbaken und die Zeit ihrer Beleuchtung zu informieren. Es stellten sich jedoch unerwartet einige Hindernisse ein, die zu einer Verzögerung der Beleuchtung der Baken führten. Bei Beginn der Herbststürme zeigte es sich, dass der Standort der Bake von Sörve unglücklich gewählt war. Die niedrige Insel, auf der sie erbaut war, wurde bei Sturm überschwemmt, sodass ein Zusammenbruch der Bake zu befürchten war. Aus demselben Grund war es auch unmöglich, dort ein Haus für den Aufseher zu bauen. Deshalb gab der Generalgouverneur Anfang November Anders Eriksson den Befehl, die Bake auf der kleinen Insel eiligst abzubauen, und sie an einem geeigneten Ort an der Küste von Sörve wieder aufzurichten. Am 19. November war sie an einer neuen Stelle aufgebaut, ebenso die nötigen Gebäude für den Bakenaufseher und für die Kohle. Ein weiteres Hindernis ergab sich aus dem Fehlen von Brennstoff. Es erwies sich nämlich, dass die bezogene Steinkohle für die Bake zu fein war. Die Kohle wurde nach Riga versandt, um sie dort an Schmiede zu verkaufen. Da auch die Vorräte an Holzkohle bald aufgebraucht waren, so benutzte man zur Beleuchtung trockenes Brennholz.

Anfangs wurde die Versorgung der Baken mit Brennmaterial, d. h. mit Stein- und Holzkohle und Brennholz, durch die örtlichen Staatsbeamten geordnet. So bestellte Bengt Oxenstierna

im Jahre 1646 durch den schwedischen Residenten von Helsingör 20—30 Last Steinkohle. Gleichzeitig erliess der Generalgouverneur an Anders Eriksson und Ambjörn die Verordnung, Holzkohle anzukaufen oder am Ort brennen zu lassen und zur Aufbewahrung derselben bei den Baken geeignete Schuppen bauen zu lassen. Später ging die Pflicht der Beschaffung von Brennmaterial an Stegeling über. Die Summe von 2500 Reichstalern, welche ihm vom Zollverwalter in zwei Raten — im Mai und im Herbst — ausgezahlt wurde, musste sowohl für das Brennmaterial als auch für die Gehälter ausreichen.

Betrachten wir die Abrechnung über die Tätigkeit der Leuchtbacken in den Jahren 1646—1648, so sehen wir, dass der Hauptteil der Ausgaben für Steinkohle aufging, die recht hoch im Preise stand. Im Laufe von drei Jahren (vom ersten Jahr bloss die Hälfte) wurden 142 Last Steinkohle für 2782 Reichstaler und für 465 Reichstaler Brennholz verbraucht. Dass der Verbrauch an Brennmaterial sehr gross war, erhellt auch aus einer Angabe in der Korrespondenz des Generalgouverneurs aus dem Jahre 1646, wo erwähnt wird, dass bis zum 18. Dezember, also etwa im Laufe eines Monats, ausser Kohle 20 Faden Holz verbraucht worden waren und anzunehmen wäre, dass bis zum Ende des Monats noch 30 Faden aufgehen würden. Wegen des hohen Preises der Steinkohle hielt man es für nötig, mit derselben sparsam umzugehen, dagegen mehr Holz zu verwenden. Der Preis des letzteren betrug laut Angaben aus dem Jahre 1646 einen Reichstaler pro Faden. Die Unkosten der Baken hoffte man, wie bereits erwähnt, durch die Besteuerung der nach Riga, Pärnu und Kuressaare fahrenden Schiffe zu decken. Das Bakengeld betrug 4 Reichstaler pro Last — eine Zahlung, die merklich geringer war als die für Fahrten im Finnischen Meerbusen im Jahre 1649 angesetzte Steuer. Dessenungeachtet machte sich Unzufriedenheit unter den Schiffen bemerkbar. Der Generalgouverneur hoffte jedoch, dass sich diese bald legen würde. In den ersten drei Jahren erhielt man von den Schiffen folgende Bakengelder: 1646 (im Laufe von 3 Monaten) von 46 Schiffen 184 Reichstaler, 1647 von 452 Schiffen 1808 Reichstaler und 1648 von 478 Schiffen 1912 Reichstaler. Da die laufenden Ausgaben für die Baken jährlich gegen 2000 Reichstaler betragen, so waren die Einnahmen und Ausgaben am Ende



des dritten Jahres ihrer Tätigkeit noch nicht völlig ausgeglichen. Dieses hoffte man aber anscheinend später zu erreichen.²⁷

Es erwies sich jedoch, dass die Leuchtbaken von Sörve und Ruhnu zur Markierung der Einfahrt in den Rigaschen Meerbusen nicht ganz ausreichten. Daher unternahm der Rat von Riga einige Jahre später auf eigene Initiative Schritte zum Bau einer Bake an der Landspitze von Kolka. Auch diese Frage war nicht ganz neu. Im Jahre 1636 wollte der Adlige Hermann Oetken auf eigene Kosten in dieser Gegend eine Bake errichten. Weil er dazu aber die vorüberfahrenden Schiffe mit einer Zahlung von 20 Reichsthalern zu besteuern gedachte, so verweigerte die Stadt Riga hierzu ihr Einverständnis.²⁸ 1651 verhandelte der Rat von Riga mit dem Besitzer von Dundaga Friedrich Bilau über den Bau der Leuchtbake in Kolka. Er wandte sich an die Regierung wegen der Genehmigung zur Besteuerung der Schiffe zu Gunsten der Bake. In der von der Regierung im folgenden Jahr erhaltenen Antwort wurde das Unternehmen grundsätzlich gebilligt und geraten, mit Bilau eine diesbezügliche Vereinbarung zu treffen, wobei aber vor einer allzu hohen Besteuerung der Schiffe gewarnt wurde.²⁹ Es scheint jedoch vor dem Ausbruch des Russisch-Schwedischen Krieges nicht gelungen zu sein, den Bau auszuführen.³⁰

²⁷ G. Oxenstierna an A. Eriksson am 12. und 25. IX., 7., 16., 17. und 30. X., 4., 5., 20. und 26. XI., 4. und 18. XII., an M. Durelius am 12. IX., 17. X., 20. XI., an Christina am 2. IV., 23. IX., an K. Gyllenhielm am 4. XI. 1646, LRKkA III 4 ERKA; G. Oxenstiernas und P. Heltschers Instruktion an H. Stegeling vom 8. X. 1646; das Schwedische Kammerkollegium an H. Stegeling am 8. VII. 1648; Rechenschaftsbericht über die Baken von Sörve und Ruhnu für die Jahre 1646—1648 (Kopien), ERKkA A 950 ERKA.

²⁸ Der Rat von Riga an seinen nach Stockholm entsandten Delegierten am 11. IV. 1636, Äusseres Ratsarchiv RPVA.

²⁹ Der Rat von Riga an Ulenbrock am 19. XI. 1651; Christina an den Rat von Riga am 5. VI. 1652, Äusseres Ratsarchiv RPVA.

³⁰ Im Interesse der Ostsee-Schiffahrt wurde 1646 von den niederländischen Schiffen die Frage über die Wiederbeleuchtung der in Lidingen, in der Nähe des Öresunds, befindlichen Baken aufgeworfen. Diese beiden auf Anordnung des dänischen Königs Christian IV. i. J. 1635 erbauten, jedoch nach Eroberung dieses Gebietes durch die Schweden nicht mehr in Tätigkeit gebrachten Baken gestatteten eine gefahrlose Einfahrt in den Öresund. Der Generalgouverneur von Riga ersuchte den Generalzollverwalter Mårten Lei-

Ausser der Markierung der Seewege begann man in dieser Periode auch mit der Instandsetzung der wichtigsten estnischen Binnenwasserwege. An erster Stelle sind hier die Unternehmen zu betrachten, welche darauf gerichtet waren, den wichtigen Wasserweg des Narva-Flusses schiffbar zu machen. Obwohl die Bedeutung des Narva-Flusses nach dem Verfall des Stapelplatzes von Tartu im XVII. Jh. merklich gestiegen war, so konnte er bei weitem noch nicht als vorbildlicher Wasserweg betrachtet werden. Ein grosses Hindernis für den Gütertransport bildeten vor allem der Wasserfall und die Stromschnellen bei Narva, dementwegen die vom Meere her den Fluss hinauf bis nach Narva kommenden Waren hier abgeladen und mit Fuhrleuten ³¹ an den Stromschnellen und dem Wasserfall vorbei bis in den Hafen von Kulgu geführt werden mussten, wo sie auf kleinere Schiffe oder russische Lodjen (Barken) verladen wurden. Hierin musste man sich aber als in eine Unabwendbarkeit fügen. Sieht man übrigens die Sache von der anderen Seite an, so verdankte Narva eigentlich eben diesen natürlichen Hindernissen seine Stellung als Stapelplatz.

Als ein viel ernsteres natürliches Hindernis für die Schifffahrt galt die Versandung der Flussmündung durch Schwemmsand. Betrachtet man den regen Seehandel Narvas im Mittelalter und in den Jahren der russischen Okkupation 1558—1581, so erhält man zweifellos eine falsche Vorstellung von dem Zustand der Mündung des Narva-Flusses. Da Narva jedes Jahr von einer Reihe westeuropäischer Schiffe besucht wurde, und da es nicht einmal gelang, bei einem von der schwedischen Kriegsflotte 1574 gegen Narva unternommenen Kriegszug die Flussmündung durch Versenkung dreier Schiffe zu sperren, ³² so macht es den Eindruck, als wäre die Flussmündung genügend tief gewesen. In Wirklichkeit konnte davon jedoch weder im Mittelalter noch im

jonsköld, sich zur Regelung dieser Angelegenheit an die Königin zu wenden. G. Oxenstierna an M. Leijonsköld am 16. X. 1646, LRKka III 4 ERKA; Nilsson o. Åsbrink 295.

³¹ Auch mit Hilfe von Bauern des Dorfes Joala, denen seit alters her das Recht zustand, zwischen den Häfen von Narva und Kulgu Waren zu transportieren.

³² Tawaststjerna Pohjoismaiden sota I 107.

XVI. Jh. die Rede sein. Bereits im Mittelalter hielten die grösseren Schiffe auf der Reede, wo die Waren in kleinere Schiffe umgeladen wurden. Sogar die kleineren Schiffe waren gezwungen, sich der Hilfe von Lotsen zu bedienen.³³ Um die Mitte des XVI. Jh. wird erwähnt, dass die Mündung des Narva-Flusses so seicht wäre, dass dort bloss Schiffe von 3—4 Ellen Tiefe einfahren könnten. Zum Vergleich sei bemerkt, dass in den Hafen von Viipuri zur selben Zeit Schiffe von 6—6½ Ellen Tiefe Einfahrt hatten.³⁴ Auch um die Wende des Jahrhunderts war die Lage nicht besser. Um die Mitte des XVII. Jh. scheint sich der Zustand der Flussmündung sogar noch verschlechtert zu haben, wie dies aus vielen Beschwerden erhellt.

Da bei den damaligen primitiven technischen Möglichkeiten keine Aussicht auf ein Vertiefen und ständiges Instandhalten der Flussmündung bestand, so benutzte man zur Ermöglichung der Schifffahrt folgende Hilfsmittel: 1) der die in der Flussmündung lagernde Sandbank durchbrechende, etwas tiefere, dafür aber recht krumme Lauf der Strömung wurde durch Pfähle und Seetonnen bezeichnet; 2) man hielt des Fahrwassers kundige Lotsen; 3) zum Löschen und Laden der auf der Reede vor Anker liegenden grösseren Schiffe sowie zum Transport der Waren in die Stadt und auf die Reede benutzte man Schuten und Prahme. Jedoch gerieten diese unumgänglichen Mittel durch den Krieg und den Handelsstillstand am Ende des XVI. und zu Beginn des XVII. Jh. für längere Zeit in Unordnung. Erst in den 30-er Jahren des XVII. Jh. machen sich ernstlichere Versuche zu ihrer Wiederherstellung bemerkbar. Dass diese Versuche nicht als besonders erfolgreich zu bezeichnen sind, erhellt aus dem Umstand, dass es um die Mitte der 40-er Jahre in Narva keinen einzigen Löscher gab und die Flussmündung unbezeichnet war. Auch die Lotsenfrage war nicht ganz befriedigend gelöst, denn in den 40-er Jahren war bloss ein einziger Lotse im Dienst, und zum Rudern des Lotsenbootes bediente man sich der Hilfe von vier Bauern aus Kudruküla.³⁵ Nach der Meinung Philipp Krusen-

³³ S t v a l e p 286.

³⁴ R u u t h Viipurin kaup. hist. I 267.

³⁵ Resolution der königlichen Kommissare an den Rat von Narva am 27. II. 1598, I 51 NLA; der Rat von Narva an Herzog Karl am 12. III. 1600,

stierns hätten wenigstens drei Lotsen eingesetzt werden müssen.³⁶

Da sich der Zustand der Narva-Flussmündung um die Mitte des Jahrhunderts eher verschlechterte als verbesserte, die neue aktive Transithandelspolitik aber zu derselben Zeit auf die Ordnung der hiesigen Wasserwege grosses Gewicht legte, so begann man in den 40-er Jahren, ernstlicher nach Auswegen zur Behebung des Fehlers zu suchen. Die ersten Schritte hierzu wurden aber nicht auf die Vertiefung der Flussmündung gerichtet, sondern es wurde zu einer zeitweiligen Aushilfe durch Anschaffung von Löschern gegriffen. Die letztere Frage wurde im Jahre 1641 aktuell, als einige auf der Reede vor Anker liegende Schiffe aus Mangel an Löschungsmitteln in Not gerieten. Die örtlichen Behörden, denen eine gewisse Verantwortung für die Förderung des Transithandels oblag, fanden keinen anderen Ausweg, als bei der Regierung Löscher zu beantragen. Anscheinend missglückte jedoch dieser Versuch.³⁷ Zwei Jahre später schickte der Rat von Narva einen Mann nach Finnland mit dem Auftrag, dort eine für Löscharbeiten geeignete Schute zu kaufen. Aus irgendeinem Grund gelang es aber weder in diesem, noch im folgenden Jahr eine Schute zu erwerben. Währenddessen bediente man sich gemieteter Löscher.³⁸ Endlich im Jahre 1646 liess der Rat von Narva den ersten Löscher bauen. Die Schute wurde „Narva“ genannt, fasste 35 Last und kostete 3023 Kupfertaler. Da sie grösser war als die später gebauten Schuten, nannte man sie gewöhnlich „der grosse Löscher“. Im folgenden Jahr liess der Rat einen zweiten Löscher bauen, der 900 Taler zu stehen kam. Die

Livonica II 205; G. Adolf an den Statthalter von Narva Anders Eriksson am 15. XI. 1623, R. reg. 1623 RA; P. Alebeck an B. Oxenstierna am 7. VI. 1641, LRKkA XVIII 12 ERKA; A. Oxenstiernas Instruktion an A. Spierinck (undatiert); Instruktion der Vormundschaftsregierung an A. Spierinck vom 14. III. 1635, TA.

³⁶ Ph. Krusenstierns Memorandum an die Vormundschaftsregierung am 29. VIII. 1643 (Kopie), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB.

³⁷ N. Mannersköld an die Vormundschaftsregierung am 19. II. 1641, Livonica II 196 RA; P. Alebeck an B. Oxenstierna am 7. VI. 1641, LRKkA XVIII 12; B. Oxenstierna an P. Alebeck am 19. VI. 1641, LRKkA III 2 ERKA.

³⁸ Kassenbuch des Rats von Narva 1638—1652, I 122 NLA.

Belegung des Handels und der Schifffahrt machte es dringend notwendig, die Zahl der Löscher abermals zu vergrössern. Deshalb baute man im Jahre 1649 sogar 2 Schuten, die zusammen 2503 Taler kosteten und im folgenden Jahr noch eine im Wert von 1020 Talern. Letztere trug den Namen „Jäger“. Die Namen der anderen Löscher waren „Simpe“, „Bulle“, „Laxsz“ und die oben genannte Schute „Narva“.

Die Mannschaft eines Löschers bestand aus einem Schiffer und den Schiffsleuten. Gewöhnlich hatte jede Schute ausser dem Schiffer 4 Schiffsleute. Die „Narva“ hatte obendrein einige Jahre lang einen Steuermann. Auf dem „Jäger“ scheinen ein Schiffer und 3 Schiffsleute gewesen zu sein. Die Grösse der Mannschaft wechselte jedoch als mal. An Gehalt erhielt der Schiffer 12—13, der Steuermann 12 und die Schiffsleute $8\frac{1}{2}$ —9 Kupfertaler im Monat. Gezahlt wurde der Mannschaft durchschnittlich für 10 Monate im Jahr. In Wirklichkeit war die Navigationszeit etwas kürzer, denn sie begann Mitte April oder Anfang Mai und endete Mitte oder Ende November, bei einem langen Herbst auch etwas später. Obschon die Löscherflotte nun verhältnismässig umfangreich war, war man doch noch manchmal darauf angewiesen, finnische Schuten in Anspruch zu nehmen, welche für das Löscherrecht der Stadt Abgaben zu zahlen hatten. Um Unzufriedenheit zu vermeiden, wurde im Jahr 1647 für die Löscher eine bestimmte Löschersteuer ausgearbeitet.

Anfangs schien es, als ob die Löscher der Stadt sogar einen Reingewinn gaben. Bereits am Ende des dritten Jahres ihrer Tätigkeit (d. h. im Jahr 1648) hatten die Schuten so viel eingebracht, dass sowohl die laufenden Ausgaben wie auch die Baukosten annähernd gedeckt waren. In den einzelnen Jahren betrug der Bruttoertrag in Talern: im Jahre 1646 — 249, 1647 — 1905 und 1648 — 3765 Taler. Der Bau von neuen Löschern in den Jahren 1649 und 1650 belastete aber das Budget der Löscher mit einem Mal allzu stark. Überdies erforderten die Schiffe bald kostspielige Reparaturen. Trotz der grossen Einnahmen durch die Schiffe blieb bis zum Jahre 1654 ein Defizit bestehen. Und auch die Löscher selbst begannen einer nach dem anderen zu versagen. Im Jahr 1653 ging bei dem Bau der Narva-Iwangorod-Brücke die „Simpe“ unter, und im folgenden Jahr wurde der

„Jäger“ für 849 Taler verkauft, weil die Kosten seiner Instandhaltung die Einnahmen überstiegen. Endlich wurde der grösste Löscher „Narva“ infolge unachtsamer Behandlung so stark beschädigt, dass er nicht mehr benutzt werden konnte und seine Ausrüstung auf die anderen Schiffe verteilt wurde. Somit blieben nicht mehr als zwei Schiffe übrig — „Laxsz“ und „Bulle“. Im Jahre 1657 wird nur noch das erste von diesen beiden erwähnt.³⁹ Nach einigen Jahren hatte die Stadt aber überhaupt keinen Löscher mehr.⁴⁰

Die Erfahrung zeigte, dass die Frage der Instandsetzung des Narva-Flussweges durch die Benutzung von Löschern noch längst nicht befriedigend gelöst war. Vor allem war die Flussmündung nach wie vor unvertieft, zweitens erwiesen sich die vom Rat auf die Löscher gesetzten Hoffnungen als trügerisch, und drittens war es für die Schiffe sehr gefährlich, bei Sturm auf der Reede vor Anker zu liegen. Endlich erwies sich auch das Löschen auf der Reede selbst bei mittlerer Windstärke als unmöglich.⁴¹ Aus-

³⁹ Die Angaben über die Löscher sind den Kassenbüchern des Rats von Narva für die Jahre 1646—1657, 1638—1652 und 1644—1652, I 121, 122 und 123 NLA entnommen.

⁴⁰ Der Rat von Narva an seine in Stockholm weilenden Gesandten L. Numens und U. Herbers am 11. XI. 1662, I 65 NLA.

⁴¹ In dem durch den Protest des holländischen Schiffers Cornelius Reinert hervorgerufenen Einspruch des Narvaer Bürgermeisters Hermann Herbers vom 21. V. 1649 heisst es: „... man hat zu ersehen ... wie beschwerlich esz hier mit dem Loschen gewehsenn, und noch ist, dasz etzlige (d. h. die Löscher) vor der Reyde ligen und können für Gottes Wetter und Wind, teilsz nicht auf, teilsz nicht nider kommenn...“ (I 79 Nr. 948 NLA).

Im J. 1652 beschrieben drei als Zeugen vor das Ratsgericht zitierte Matrosen des Löschers den Gang der Beladung mit Roggen eines grossen niederländischen Schiffes, das in der Entfernung von einer Meile von der Narvamündung vor Anker lag, folgenderweise: „Sie wehren des Morgens früh bey gutem stillen Wetter nebst 1 Lübsch Schiffe und 2 ande(re) Loschern, die nach den Lübschen Schiffen wollen, hinausz gesegelt. Wie sie nun ohn gefehr bisz an das fünffte Theil von einer Meil nahe, an das Schiff, dasz ein Meil wegess weit auff der Reide gelegen, gekommen, da hette sich ein groszer Sturm erhoben und sie hetten ihr bestes gethan mit rudern und segeln, dasz sie das Schiff erreichen mogten, aber sie hetten woll 3 Stunde vergebens gearbeitet und hetten nicht zu dem Schiffe kommen können, sondern hetten müszen zu rück lauffen. Da dan der Wind ihnen so knap geworden, dasz sie nicht in die Beck kommen können, sondern wehren auff eine Druckene ans Land getrie-

serdem war das Löschen und Laden mit Hilfe von Löschern in die 15 km entfernt liegende Stadt zeitraubend und kostspielig. Daher ist es wohl zu verstehen, dass die Regierung sich mit einer derart kurzsichtigen Eintagspolitik nicht zufrieden geben konnte, sondern verlangte, dass zur Vertiefung der Flussmündung und zu ihrem Schutz gegen Schwemmsand wirksamere Massnahmen ergriffen würden.

Die ersten sachlichen Vorschläge zur Vertiefung der Narvaer Flussmündung stammen scheinbar von Philipp Krusenstiern. In einem der Regierung vorgelegten Memorandum betreffs der Regelung der Handelsverhältnisse Narvas führt er an, dass die Tiefe der Flussmündung zehn, in Ausnahmefällen 11 Fuss betrage. Diese Untiefe sei durch aus Schwemmsand entstandene Sandbänke hervorgerufen. Er gibt folgende Erklärung über deren

ben, woselbst die Schute gesunken und mit Korn und allem Gerethe ge(b)lieben, dasz sie nichts geborgen, sondern nur, nach dem etliche Fischer mit groszer Gefahr ihnen zu hülffe kommen, das blosze Leben davon bracht.“ (Protok. des Rats von Narva vom 18. XII. 1652, I 5 NLA.) In dem Gegenprotest von Johann Anthonies gegen die Beschuldigungen seitens des Bürgermeisters Laurens Numens und des Schiffers Heinrich Daucken vom J. 1656 wird erwähnt: „... ist einem jeden Einwohner, besonders denen zur See traffiqvirenden nicht unbewust, wie ungestüm dasz Meer und periculos die Reyde, wenn nur die Winde ein wenig starck anheben zu kühlen, welches dann auch eine Ursach gewesen, dasz der Löscher Lax in 3 Tagen, nemblich am 27: 28: 29: Junj ruhen und wegen harten Wind an Bort zufahren und Güter einzunehmen sich nicht getrawet.“ (I 75 Nr. 14 NLA.) Oftmals war ein Teil der Löscher sogar fortgefahren, vor allem im Auftrag der Stadt nach Stockholm, weshalb das Löschen und Laden sehr langsam vor sich ging. Im J. 1653 erwähnt ein gewisser Johan Hendrichson in einem dem Rat vorgelegten Protest, dass er gerade infolge langsamen Löschens und Ladens (denn die meisten Löscher hätten sich auf der Fahrt zwischen Narva und Stockholm befunden und die Mannschaften der übrigen nicht gehorcht) im Spätherbst (im November) in der Bucht von Narva ein Schiff mitsamt der Ladung verloren habe (I 79 Nr. 958 NLA). Die ausländischen Kaufleute beschwerten sich sogar über die Widersetzlichkeit der Schiffsleute und Arbeiter der Löscher beim Löschen und Laden. Der oben erwähnte Johann Anthonies bemerkt im J. 1656 „... esz weisz aber ein jeder so zu Schiffen hat, wie übel man mit den Arbeits Leuten und Löschern, in dieser gefährlichen Zeit, da viel Verhindernützen vorlauffen, Versehen, deren etliche auch kein Saltz ausladen und einbringen, sondern vielmehr ledig zu rücke fahren wollen...“ (I 75 Nr. 14 NLA).

Entstehen. Der Eisgang vollziehe sich im Narva-Fluss im Frühling zuweilen mit solcher Kraft, dass die grossen Eismassen die am linken Ufer vor der Mündung lagernden Sandberge (wohl Dünen gemeint) zerstörten.⁴² Der auf diese Weise gelöste Sand setzte sich dort, wo die Strömung schwächer wird, am Boden ab. Das Ufer habe an der genannten Stelle recht schnell abgenommen. Dort, wo jetzt Schiffe fahren können, hätten noch in der Erinnerung vieler Leute früher Häuser gestanden. Zur Beseitigung des Fehlers hielt Krusenstiern für ausreichend, wenn man das gefährdete Sandufer gegen Zerstörung mit einem Damm schützte. Es wäre möglich, die zum Bau der Kasten und des Rostwerkes⁴³ erforderlichen Balken aus dem grossen Waldgebiet zwischen dem Meer und dem Rosona-Fluss zu erhalten. Die grösseren Balken könne man aber am Oberlauf der Luga kaufen und von dort die Rosona entlang hinabflössen. Steine zum Ausfüllen der Kasten und der Rostwerke gebe es am Narva-Fluss zur Genüge, von wo man sie auf Prahmen und Booten zum Bauplatz anführen könne. Um die Strömung in eine gerade Richtung zu lenken, wäre es erforderlich, auch das rechte Ufer mit einem ebensolchen Schutzdamm zu versehen. Beide Bollwerke müssten durch die Sandbank hindurch bis zum Meer gebaut werden. Die auf diese Weise rechtwinklig zur Uferlinie gerichtete Strömung würde späterhin schon selbst der Flussmündung die nötige Tiefe geben. Nach Krusenstierns Meinung sollte diese recht grosse Arbeit auf Staatskosten ausgeführt werden. Die Stadt müsse dagegen die spätere Instandhaltung der Flussmündung übernehmen; zur Deckung der hieraus entstehenden Ausgaben hielt er es für angemessen, ihr die Bierakzise abzutreten.⁴⁴ Obschon Krusenstiern zweifelsohne über die dringende Notwendigkeit der Vertiefung der Narva-Flussmündung im klaren war, so müssen wir doch annehmen, dass die Beschreibung der technischen Seite seines Vorschlages von einem Fachmann in Wasserbauarbeiten stammt, wahrscheinlich wohl vom Ingenieur Johann Rodenburg, der zu Beginn desselben Jahres im Auftrag der Regierung die Möglichkeiten zur Überfüh-

⁴² Eigentlich die vom Flussbett durchbrochenen Dünen.

⁴³ Im Text „Kranzwerk“ oder „Kreuzwerk“ genannt.

⁴⁴ Memorandum von Ph. Krusenstiern an die Vormundschaftsregierung vom 29. VIII. 1643 (Kopie), Samml. Nordin L 161 vol. 61 UUB.

rung der Stadt Narva an die Flussmündung und zum Aufbau von Befestigungen daselbst untersuchte.⁴⁵

Es vergingen jedoch einige Jahre, ehe man die Frage über die Vertiefung der Flussmündung amtlicherseits auf die Tagesordnung setzte. Von wem sonst sollte auch die Initiative hierzu kommen, wo doch das der Sache am nächsten stehende Organ — der Rat von Narva in seinem alten Bestand — von den örtlichen Staatsbeamten als eine äusserst unbeholfene, in ihrem Gesichtskreis beschränkte Behörde geschildert wird. Daher war es ganz natürlich, dass der neue, von der Regierung eingesetzte schwedische Bürgermeister Jakob Fougdt nach seinem Amtsantritt im Jahr 1644 auch die Durchführung der Vertiefung der Flussmündung in sein Arbeitsprogramm aufnahm. Hiermit beginnt eigentlich die Reihe der jedesmal energisch begonnenen, jedoch erfolglos verlaufenen Unternehmungen zur Vertiefung der Narva-Flussmündung, welche erst viel später zu den erwünschten Resultaten führten. In den hier in Frage kommenden Zeitabschnitt gehören drei solcher Unternehmungen, die durch die örtlichen Vertrauensmänner der Regierung, Jakob Fougdt, Erik Stenbock und Philipp Krusenstiern, angeregt wurden. Diese Versuche verdienen schon deshalb eine nähere Betrachtung, weil sie das grosse Interesse beleuchten, welches die Regierung zu jener Zeit dem Wasserweg des Narva-Flusses widmete.

Vor allem wollen wir die von Jakob Fougdt unternommenen Versuche zur Vertiefung der Mündung des Narva-Flusses betrachten. Nachdem Fougdt den Zustand der Mündung untersucht hatte, war es ihm klar, dass ohne eine ausgiebige materielle Unterstützung seitens der Regierung keine Aussicht bestände, die Vertiefungsarbeiten auszuführen und spätere Versandungen zu verhüten. Da eine finanzielle Unterstützung bei dem damaligen Stand der Staatskasse überhaupt nicht in Frage kommen konnte, beantragte der Rat von Narva in einem im Jahr 1645 der Regierung vorgelegten Memorandum, dass das am linken Ufer des Narva-Flusses gelegene Dorf Kudruküla mitsamt dem dazu gehörenden Waldgebiet der Stadt doniert werde. Dank sei-

⁴⁵ Soom Narva laiendamine 1189—1190.

ner persönlichen Bekanntschaft mit dem Reichskanzler ⁴⁶ gelang es Fougdt offenbar zu erwirken, dass der Stadt ausser dem genannten Dorf auch noch die am rechten Ufer des Flusses (richtiger an dem Rosona-Fluss) gelegenen Dörfer Väiküla und Saarküla zugeschrieben wurden, weite Gebiete, welche Narva 1646 als Donation erhielt. ⁴⁷ Dieser Schritt wurde erstens damit begründet, dass die Stadt die Bauern der genannten Dörfer beim Bau der Dämme und bei der Vertiefung der Flussmündung als Arbeitskraft benutzen könnte, da sie als Fischer zu Wasserarbeiten geeignet wären, zweitens dass sie aus den naheliegenden Wäldern die für die Dämme erforderlichen Balken erhalten könnte. Im ganzen unternahm Fougdt im Interesse der Stadt zwei Reisen nach Stockholm. Das Resultat seines zweiten, langwierigen Aufenthalts in Stockholm war, dass die Regierung 1648 der Stadt sämtliche Akziseeinnahmen für zwei Jahre überliess. Bis dahin war (durch die Resolution von 1646) die Akziseeinnahme so eingeteilt, dass dem Staat hiervon $\frac{2}{3}$ und der Stadt $\frac{1}{3}$ zufiel. An Akziseeinnahmen liefen in Narva im Jahr 1649 3467 Kupfer-

⁴⁶ Fougdt diente früher als Schreiber in dem Axel Oxenstierna unmittelbar unterstellten Kanzleikollegium und wurde auf dessen Rekommandation als Stipendiat der Regierung auf zwei Jahre nach den Niederlanden und in andere westeuropäische Länder geschickt. Auch seine Einsetzung zum Bürgermeister von Narva geschah scheinbar auf Wunsch Axel Oxenstiernas. Die Vormundschaftsregierung an das Kammerkollegium am 12. VI. 1640; J. Fougdt's Reisepass für die Reise nach den Niederlanden, nach England, Frankreich und Deutschland vom 22. VI. 1640; A. Oxenstiernas Rekommandationsbrief für J. Fougdt an den schwedischen Residenten in den Niederlanden P. Spierinck vom 26. VI. 1640, R. reg. 1640 RA. Während seines Aufenthaltes in Narva stand Fougdt mit dem Reichskanzler in reger Korrespondenz. S. Ox. saml. RA. Über Fougdt's Tätigkeit in Narva in den Jahren 1644—1653 s. Näheres bei Soom Jakob Fougdt'i tegevus.

⁴⁷ Christina an den Rat von Narva am 1. VII. 1646, I 51 NLA. Über das Interesse von Axel Oxenstierna an der Vertiefung der Flussmündung legt die Version von einer Tonne Gold Zeugnis ab. Einmal hatte nämlich der Reichskanzler Jakob Fougdt gegenüber privatim bemerkt, dass es nicht leid tun könne, für die Vertiefung der Flussmündung eine Tonne Gold zu verwenden. Diese Goldangelegenheit erregte später in den Narvaer Ratskreisen unbegründete Hoffnungen, denn als Fougdt ein zweites Mal in Stockholm war, bat der Rat ihn, den Reichskanzler daran zu erinnern. Fougdt zweifelte aber nicht an der Aussichtslosigkeit solcher Hoffnungen. Fougdt an den Rat von Narva am 13. XII. 1648, I 80 NLA.

taler und 1650 3376 Kupfertaler ein, somit im ganzen 6843 Kupfertaler; ⁴⁸ $\frac{2}{3}$ davon wären 4562 Kupfertaler, die man als direkte Unterstützung für die Vertiefungsarbeiten ansehen könnte. Es ist aber nicht anzunehmen, dass die durch die Resolutionen von 1646 und 1648 erhaltene Unterstützung für die Vertiefungsarbeiten vollständig ausgereicht hätte. Sicher hat sie aber die Möglichkeit geboten, mit den Arbeiten zu beginnen, um so mehr als die Stadt selbstverständlich verpflichtet war, aus ihren Summen ebenfalls einen Zuschuss zu bewilligen.

Ungeachtet der reichlichen Unterstützung seitens der Regierung und des offenbaren Interesses des Rats unternahm man vorläufig in dieser Sache nichts. Fougdt und der Generalgouverneur von Ingermanland Karl Mörner scheinen allerdings alles Mögliche zu ihrer Beschleunigung getan zu haben. Bereits während des ersten Aufenthalts von Fougdt in Stockholm ermahnte Mörner den Rat, dass er das für die Dämme nötige Holzmaterial im Winter fällen und anführen liesse, sodass man die Möglichkeit hätte, im folgenden Jahr zeitig mit den Arbeiten zu beginnen. Er betonte dabei, dass es im Interesse der Belebung des Transithandels unbedingt nötig wäre, hiermit zu eilen, weil sich bei dem jetzigen Zustand der Flussmündung viele Schiffer scheuten, nach Narva zu fahren. ⁴⁹ Nach Narva zurückgekehrt, liess Fougdt zu Anfang des Jahres 1647 in der Flussmündung Messungen vornehmen, wobei es sich erwies, dass hier im Herbst vorher eine gewisse Veränderung stattgefunden hatte. Von den beiden aus dem Fluss ins Meer führenden Stromrinnen hatte sich die auf der ingermanländischen Seite gelegene im Herbst durch Treibeis dermassen verstopft, dass die Tiefe dort kaum 6 Fuss betrug. Dasselbe Treibeis hatte aber der sich auf der estländischen Seite befindlichen Rinne annähernd ihre ursprüngliche Tiefe verschafft. Hier stand jetzt auch an den seichtesten Stellen das Wasser 7—8 Fuss hoch. Diese Sachlage berechtigte Fougdt zu guten Hoffnungen. Wenn sich die Strömungen des Narva-Flusses und der Rosona

⁴⁸ J. Fougdt an den Rat von Narva am 3. VIII. 1647, 26. I., 9. VIII., 14. IX. und 13. XII. 1648, I 80; Christina an den Rat von Narva am 29. XI. 1648, I 51; Kassenbuch des Rats von Narva 1646—1657, I 121 NLA.

⁴⁹ K. Mörner an den Rat von Narva am 28. XII. 1646, I 82 NLA.

mit Hilfe von Dämmen in einem schmalen Bett vereinigen liessen, so durfte nach seiner Meinung dessen Vertiefung keine grosse Mühe mehr machen, weil die vereinigte starke Strömung von sich aus der Mündung die erforderliche Tiefe schaffen würde. In dem neuen geradlinigen Flussbett würden die Schiffe sogar ohne Lotsen in den Fluss einfahren können.⁵⁰ Fougdt machte sich gleich daran, für den zu bauenden Damm und die zu den Vermessungs- und Rammarbeiten nötigen Prahme Balken anzuschaffen, wozu Bauern aus Väiküla herangezogen wurden. Es wurde geplant, im kommenden Frühling desselben Jahres so früh wie möglich mit dem Bau der Dämme zu beginnen.⁵¹ Scheinbar wohl in Ermangelung eines Baumeisters, vielleicht aber auch infolge der zweiten Reise von Fougdt nach Stockholm gelang es aber doch nicht, in diesem Jahr mit den Arbeiten anzufangen, obwohl Fougdt auch von Stockholm aus den Rat antrieb, das Holzmaterial rechtzeitig anführen und den Grund der Flussmündung untersuchen zu lassen. Zugleich bemühte sich Fougdt, in Stockholm einen Meister für Wasserbauten zu finden, was ihm übrigens nicht gelang.⁵²

Endlich im Jahr 1648 nahm der Rat die Arbeit in Angriff. Aus den im Jahr vorher gefällten Balken wurden zunächst zwei Flösse gebaut, die man anscheinend zur Vermessung der Tiefe der Flussmündung benutzen wollte. Alsdann liess man von einem Schmied Anker und eiserne Harken anfertigen und bestellte 2 Ankertaue sowie 200 Faden feinerer Tauen. Aus den Eintragungen im Kassenbuch des Rats ist ferner ersichtlich, dass am 8. Juli für eine Bewirtung der Bauern mit Bier gegen einige in der Flussmündung geleistete Arbeiten 3 Taler 19 Öre ausgegeben worden sind, und dass Bürgermeister Cordt Pöppelmann und Ratsherr Heinrich Mundt aus Anlass ihrer Fahrt auf die Reede 4 Taler bezahlt erhalten haben. Im ganzen betrugen die Ausgaben für die Vertiefungsarbeiten in diesem Jahr 77 Kupfertaler 31 Öre. Dabei waren weder die Balken noch die Arbeitstage der Bauern mitberechnet, denn dafür wurde nicht in Geld gezahlt.⁵³ Das ist aber

⁵⁰ J. Fougdt an den Reichskanzler am 27. II. 1647, Ox. saml. RA.

⁵¹ J. Fougdt an den Reichskanzler am 18. III. 1647, Ox. saml. RA.

⁵² J. Fougdt an den Rat von Narva am 26. I., 9. VIII., 4. X., 13. XII. 1648, I 80 NLA.

⁵³ Kassenbuch des Rats von Narva 1646—1657, I 121 NLA.

auch alles, was damals für die Vertiefung der Flussmündung getan wurde. Somit verlief dieses ganze mit grossen Hoffnungen begonnene Unternehmen dieses Mal im Sande. Das grösste Hindernis scheint darin bestanden zu haben, dass kein geeigneter Baumeister gefunden wurde, dann aber wohl auch in der Unbeholfenheit des Rats. Es ist natürlich, dass die in den Jahren 1647 und 1648 besorgten Balken und Hilfsmittel (die Flösse usw.) im Laufe der Jahre unbrauchbar wurden.

Die Regierung gab jedoch die Pläne der Vertiefung der Narva-Flussmündung nicht auf. Als sie erfuhr, dass die Zusage von Unterstützungen an den örtlichen Rat nicht zu den erwünschten Resultaten führte, begann sie, die Angelegenheit durch den seit 1651 seinen Sitz in Narva habenden Generalgouverneur von Ingermanland zu führen. Im Jahr 1650 wandte sich der Rat mit einem neuen Gesuch an die Regierung, in welchem er bat, dass die ganze Akziseeinnahme bleibend der Stadt geschenkt und nötigenfalls aus den Einnahmen des Portoriums ein Zuschuss angesetzt würde. Er begründete seinen Antrag damit, dass $\frac{2}{3}$ der in den Jahren 1649 und 1650 eingekommenen Akziseeinnahmen nicht einmal für den Lohn des Meisters ausreichten, geschweige denn für die Gehälter der Arbeiter, das Baumaterial und die Arbeitsgeräte.⁵⁴ Die Regierung hatte jedoch kein Vertrauen mehr in die Tatkräftigkeit des Rats von Narva und verlangte von der Stadt vor der Zusage von neuen Unterstützungen einen detaillierten Arbeitsplan und einen Voranschlag über die Ausgaben.⁵⁵ Da der Rat sich hiermit nicht beeilte, so blieb dieses Mal auch die Unterstützung aus, doch beorderte die Regierung den neuen Generalgouverneur von Ingermanland Erik Stenbock, die diesbezüglichen Kalkulationen und Vorschläge einzureichen.

Stenbock machte sich gleich energisch an die Ausführung des Auftrags und berief im Jahre 1651 den Rat von Narva zu sich zu einer Beratung. Er legte dar, von welcher grosser Bedeutung der Narva-Fluss für die Stadt wäre und betonte, dass es durch die Vertiefung der Flussmündung sicherlich möglich wäre, auslän-

⁵⁴ Der Rat von Narva an Christina am 10. VIII. 1650, Livonica II 205 RA.

⁵⁵ Christina an den Rat von Narva am 27. XI. 1650, I 51 NLA.

dische, besonders niederländische Kaufleute, die bisher den Hafen von Archangelsk benutzt hatten, nach Narva zu locken, da dieser Handelsweg von Westeuropa nach Russland viel kürzer sei. Der Rat erklärte sich mit den Ausführungen des Generalgouverneurs zwar einverstanden, konstatierte aber, dass die Stadt eine so kostspielige Arbeit ohne hinreichende Unterstützung seitens des Staates nicht ausführen könnte. Darauf erklärte Stenbock, dass die Narvenser schon allein aus Dankbarkeit für die grossen der Stadt gemachten Schenkungen mit der Vertiefung der Flussmündung wenigstens beginnen müssten. Der Rat erwiderte jedoch, dass er nur in dem Fall einverstanden wäre, die Arbeiten in Angriff zu nehmen, wenn er mit Bestimmtheit auf die weitere Unterstützung des Staates rechnen könnte. Stenbock unterrichtete die Regierung von dem Standpunkt des Rats und fügte seinem Schreiben einen vom Zeugmeister von Narva, Ingenieur Hindrich Seulenberg, angefertigten Plan (s. Karte, III) der Flussmündung und einen Voranschlag über die Vertiefungsarbeiten bei. Wie daraus zu ersehen ist, waren die kalkulierten Ausgaben recht gross. Seulenberg verlangte für die Arbeiten im Laufe von drei Jahren 6000 Reichstaler Geld, 1000 Schiffspfund Eisen und die nötigen Arbeitsgeräte, wie Äxte, eiserne Brechstangen, Blöcke usw., die alle von der Regierung zur Verfügung gestellt werden sollten. Von der Stadt Narva hoffte Seulenberg, Arbeiter (Bauern aus Kudruküla, Väiküla und Saarküla), Prahme, Steine usw. zu erhalten. Einen eingehenderen Voranschlag versprach Seulenberg nötigenfalls später einzureichen.⁵⁶ In der dem Plan der Flussmündung beigefügten Erläuterung erklärt Seulenberg ausführlich die Gründe der Versandung der Flussmündung und deren Verschiebung nach rechts.⁵⁷ Diese Erklärung stimmt z. T. mit der

⁵⁶ E. Stenbock an Christina am 10. IX. und 8. X. 1651, Livonica II 172 RA.

⁵⁷ Die Flussmündung hatte sich inzwischen vollständig verändert. Die im Herbst 1646 entstandene, in gerader Richtung ins Meer führende Strömungsrinne scheint versandet und die krumme Rinne auf der ingermanländischen Seite die einzige Verbindung zum Meer geworden zu sein. Der Eisgang im Frühling 1649 hatte die Sandberge dermassen angegriffen, dass die Flussmündung durch den losgebrochenen Sand noch seichter geworden

von Krusenstiern (d. h. vermutlich von Rodenburg) gegebenen überein, geht aber mehr in Einzelheiten, weshalb wir sie hier anführen wollen. Seulenberg fand nämlich, dass die Strömung infolge der Krümmung des Flussbettes oberhalb des Sandberges gegen diesen prallt und von ihm fortwährend Sand weiter zum Meer führt. Da die Strömung hier einerseits infolge der Breite der Mündung, andererseits durch den Gegendruck der Meereswellen schwächer werde, so entstehe aus dem angeschwemmten Sand eine Bank. In der letzten Zeit hätte der Fluss das Ufer der estländischen Seite merklich zerstört. Einige ältere Einwohner Narvas könnten sich erinnern, dass das Flussbett früher an der Mündung dermassen schmal war, dass nur ein einziges Schiff hindurchkonnte. Jetzt habe es sich aber bereits so erweitert, dass hier drei, vier oder sogar mehr Schiffe nebeneinander liegen könnten. Die allzustarke Abschwenkung der durch die Sandbank hindurch zum Meer führenden Stromrinne nach rechts wäre ebenfalls durch den Anprall der Strömung an das linke Ufer bedingt. Die Strömung verschöbe sich (auf Grund eines physikalischen Gesetzes) nach rechts unter einem ebenso grossen Winkel wie der des Anpralls. Zur Beseitigung dieses Fehlers hielt er es für nötig, das linke Sandufer zu befestigen und dem Flussbett durch Dämme und Ausbaggern eine gerade Richtung zu geben.⁵⁸

Infolge der Passivität der Stadt und vielleicht auch infolge der Beschränktheit der finanziellen Mittel des Staates gelang es jedoch auch Erik Stenbock nicht, in der Angelegenheit der Vertiefung der Narva-Flussmündung etwas Nennenswertes zu leisten, obwohl er hierzu seine ganze Energie aufgebracht zu haben scheint. Er schob zuletzt erbittert die ganze Schuld an dem Missglücken der Sache dem Rat von Narva zu. Bereits im zweiten Jahr seines Aufenthalts in Narva gelangte Stenbock zu der Überzeugung, dass Bürgermeister und Ratsherren in kurzsichtiger Weise bloss

war. Hier waren bloss noch 6 Fuss Wasser. S. H. Herbers Einspruch anlässlich des Protestes von K. Reinert an den Rat von Narva (eingelaufen am 21. V. 1649), I 79 NLA.

⁵⁸ H. Seulenbergs Plan und Beschreibung als Einlage zu E. Stenbocks Schreiben an Christina vom 8. X. 1651, Livonica II 172 RA.

um ihre eigenen Interessen besorgt waren und nur sehr wenig Interesse am Wohlergehen der Allgemeinheit bekundeten. Statt mit der Vertiefung der von Jahr zu Jahr immer mehr versandenden Flussmündung gäben sie sich mit für Stadtbürger ganz ungewöhnlichen Gebieten — Landwirtschaft und Fischfang — ab. Daher glaubte er überhaupt nicht, dass der Rat ernstlich daran gedacht hätte, sich nach einem tüchtigen Baumeister für die Vertiefungsarbeiten umzusehen. Dieser Standpunkt von Stenbock war wahrscheinlich auch der Grund dafür, dass die Regierung dem Rat von Narva eine neue Ermahnung schickte, so schnell wie möglich mit den Vertiefungsarbeiten zu beginnen, denn die Stadt habe zur Genüge verschiedene Vergünstigungen erhalten, um die Arbeiten auf eigene Kosten durchzuführen. Die Regierung war ihrerseits einverstanden, ihr aus den Niederlanden einen Meister für Wasserbauten kommen zu lassen.⁵⁹ Da die Sache trotz allem nicht vorwärtskam, machte Stenbock im Jahr 1653 der Regierung schliesslich den Vorschlag, alle der Stadt seit 1646 zum Zweck der Vertiefung der Flussmündung gegebenen Donationen und andere Einnahmequellen zu reduzieren und mit Hilfe dieser Einkünfte das Unternehmen selbst auszuführen. Wie aus der seinem Schreiben beigefügten Berechnung der neuen Einnahmen der Stadt von 1646—1653 ersichtlich ist, bildeten diese die recht solide Summe von 49442 Silbertalern. Zugleich bemerkt Stenbock, dass man mit den Vertiefungsarbeiten nicht länger zögern dürfte, denn die ausländischen Kaufleute warteten mit Ungeduld auf die Instandsetzung des Wasserweges von Narva. Wegen des grossen Risikos auf der Reede wagten so manche ausländische Schiffe nicht mehr, nach Narva zu fahren, sondern nähmen den Kurs auf andere Häfen, wodurch aber die Zolleinkünfte des Staates abnähmen.⁶⁰

⁵⁹ E. Stenbock an Christina am 12. VI. 1652, Livonica II 172 RA; Christina an den Rat von Narva am 30. X. 1652, I 51 NLA.

⁶⁰ E. Stenbock an Christina am 16. XI. 1653, Livonica II 172 RA. Die Gesamtsumme der berechneten Einkünfte der Stadt von den verschiedenen Donationen enthält auch die Staatsabgaben der Bürger von Narva und Iwanorod, die infolge der Steuerfreiheit nicht gezahlt zu werden brauchten, aber auch nicht direkt mit den Plänen der Vertiefung der Flussmündung zusammenhängen.

In der Person des im selben Jahr als Kommerzdirektor von Estland und Ingermanland und im März 1654 als Burggraf von Narva ins Amt getretenen Philipp Krusenstiern fand die Regierung einen neuen energischen Mitarbeiter, der die Unternehmungen von Fougdt und Stenbock fortsetzte. Durch die ihm im Jahre 1653 von der Regierung gegebene Instruktion wurde Krusenstiern u. a. verpflichtet, auch mit den Vertiefungsarbeiten der Flussmündung zu beginnen. Wie das auszuführen wäre, darüber hatte er bereits im Juni gleichen Jahres in einem der Regierung eingereichten Memorandum über die Verbesserung der Handelsverhältnisse in Tallinn, Narva und Nyen von neuem seinen prinzipiellen Standpunkt ausgedrückt. Er empfahl vor allem, für die Vertiefungsarbeiten einen Fachmann für Wasserarbeiten zu berufen, der das Flussbett vertiefen und die Ufer an der Mündung befestigen sollte. Das Flussbett müsste bis zur Stadt so stark vertieft werden, dass die Schiffe mit voller Last in den Hafen von Narva einlaufen könnten. Zum Zweck der Schaffung eines Kapitals für die weitere Instandhaltung der Flussmündung empfahl er, alle nach Narva einfahrenden und von hier ausfahrenden Waren mit $\frac{1}{8}$ Prozent zu besteuern. Obwohl die Flussmündung in diesem Jahr von selbst etwas tiefer geworden war, so hielt Krusenstiern die Vertiefungsarbeiten doch für so wichtig, dass man damit überhaupt nicht zögern, noch vor irgendwelchen Ausgaben zurückschrecken dürfte.⁶¹ In Narva angelangt, nahm er sofort die Vertiefung der Flussmündung in Angriff. Nach einer Besprechung mit dem Rat von Narva wurde beschlossen, den im Dienst der Stadt Riga stehenden Ingenieur Tobias Königfels nach Narva zu berufen. Durch Vermittelung des Generalgouverneurs von Livland gestattete der Rat von Riga Königfels, für einige Wochen nach Narva zu fahren, wo er am 28. Mai eintraf. Der Rat von Narva ernannte nun eine Kommission, die sich in den letzten Tagen des Mai mit dem Zustand der Flussmündung an Ort und Stelle bekannt machte. Die Beobachtungen waren in den Hauptzügen dieselben, die bereits der Ingenieur Seulenbergh im Jahr 1651 konsta-

⁶¹ Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA.

tiert hatte, nämlich dass die Mündung stark nach rechts abgewichen war, wobei die Tiefe 5—7 Fuss betrug. Gleich danach begann Königfels, mit seinem Gehilfen die Tiefe des Flussbettes (bis zur Stadt) und die der Mündung zu messen, womit er zum 23. Juni fertig wurde. Die Vermessungsdaten wurden in die Karte und in den Profilplan eingetragen. Auf Grund dieser detaillierten Angaben war es nun möglich, verhältnismässig genaue Kalkulationen über die Arbeiten aufzustellen. Am 30. Juni kam die Frage der Vertiefung der Mündung und des Flussbettes im Rat zur Besprechung, wobei Königfels als Expert auftrat. Zur Beratung standen 5 Punkte: 1) was für Folgen für Narva die die Schifffahrt verhindernde Versandung der Mündung mit sich brächte, 2) ob der Fehler zu beseitigen wäre, 3) an welcher Stelle und auf welche Weise die Vertiefung geschehen müsste, 4) was für Bauten zu diesem Zweck aufgeführt werden müssten, 5) wann mit den Arbeiten begonnen werden müsste, und wie lange sie dauern könnten. Bezüglich des zweiten und dritten Punktes der Tagesordnung hörte man Ingenieur Königfels' Vorschläge über die Möglichkeiten der Vertiefung der Flussmündung an. Er konstatierte, dass die Vertiefungsarbeiten, wenngleich früher leichter ausführbar, auch jetzt nicht ganz unmöglich wären. Durch geeignete Wasserbauten wäre es möglich, dem Fluss in der Mündung seine natürliche Richtung wiederzugeben. Die Strömung würde dabei so stark werden, dass sie dem Fluss von sich aus die nötige Tiefe verleihen würde. Zum vierten Punkt erklärte Königfels die beim Bau der Dämme anzuwendenden technischen Griffe. Den kostspieligen Bau von Holzkästen verwarf er. Dagegen riet er, sich des „Kamm- oder Pfahlwerks“ zu bedienen. Auf der Stelle der zu erbauenden Dämme müssten in das Ufer drei Reihen von Balken eingerammt werden, die durch Querbalken und Klammern zu verbinden wären; die Zwischenräume müssten mit Steinen verdichtet werden. Was die Zeit des Baues anbetrifft, so hielt es Königfels für angebracht, mit den Arbeiten schon im bevorstehenden Winter zu beginnen. Es sei viel bequemer, vom Eis aus die Balken zu rammen als im Sommer von Prähmen, wo die Arbeit durch den Wellenschlag gestört wird. Eine Verschiebung der Arbeit auf das nächste Jahr hielt Königfels für unerwünscht, weil der Eisgang im Frühling die Tiefe des Flussbettes und der

Mündung an verschiedenen Stellen dermassen verändern könnte, dass die erst kurz vorher mit grossen Unkosten und mit Mühe ausgeführten Vermessungen später eventuell ganz nutzlos wären.

Nachdem die Vorschläge von Königfels in einer Reihe von Sitzungen erörtert worden waren, erkannte der Rat sie nicht nur als zweckmässig an, sondern hielt es auch für erwünscht, mit ihrer Ausführung unverzüglich zu beginnen. Um von der Regierung Unterstützung zu erhalten, beschloss man, Königfels' Projekte und den Voranschlag nach Stockholm zu schicken. In dem letzteren fehlt eine Berechnung der Kosten. Dagegen finden wir hier aber ein vollständiges Verzeichnis der für den Bau nötigen Materialien und Arbeitsgeräte. Für die Dämme waren vorgesehen: 8000 Balken von 3—8 Faden Länge, 40 000 grosse und mittlere Eisennägel, 200 Schiffspfund Eisen und 2 Schiffspfund Stahl. Als Arbeitsgeräte waren vorgesehen: 30 eiserne Brechstangen, 50 Bohrer, 400 Schaufeln und Spaten, 400 Schubkarren und 50 Knüttel. Zum Einrammen der Balken und zu den Fuhren brauchte man noch 100 Hanftaue und für die Schmiedearbeiten Kohle. Da man bestrebt war, die Kosten auf ein Minimum herabzusetzen, so waren als Arbeiter 500 Soldaten vorgesehen, die während der Arbeit von der Krone beköstigt werden und bloss einen kleinen Zuschuss zu ihrem Soldatenlohn erhalten sollten. Bei den Fuhren sollte man die Bauern der der Stadt donierten Dörfer benutzen, die keinen vollen Lohn erhalten würden. Bloss einigen Facharbeitern wie Schmieden, Zimmerleuten usw., sowie dem Gesamtleiter der Arbeiten, als welchen Königfels sich selbst anbot, sollte voller Arbeitslohn gezahlt werden. An Materialien hoffte man, Eisen, Stahl, Nägel und Arbeitsgeräte von der Regierung zu erhalten, Balken, Steine, Sand, Taue, Fackeln und die Löhne der Arbeiter von der Stadt.⁶²

Am 21. August legte der Burggraf dem Rat einen Plan darüber vor, was in erster Linie zur Vertiefung der Flussmündung vorzunehmen wäre. Man musste wenigstens zwei Rammen bauen lassen und mit diesen die Arbeit auf der estländischen Seite beginnen. Zweitens war ein grösserer Posten Balken anzuführen,

⁶² Bericht von Ph. Krusenstiern mit Anlagen vom 30. VII. 1654, I 48 NLA.

wozu möglichst viele Fuhrleute zur Stelle beordert werden mussten. Die angeführten Balken mussten zugespitzt und von drei Seiten behauen werden. Ferner waren grosse Steine anzuführen, Kohle zu brennen und zwei tüchtige Arbeitsaufseher anzustellen.⁶³

Der Rat machte sich tatsächlich an die Ausführung des von Krusenstiern vorgelegten Plans. Er liess 3 Rammen aus Eichenholz und eiserne Reifen anfertigen, die beim Rammen auf das Ende des Balkens gelegt werden sollten. Im ganzen wurden im Jahre 1654 für derartige Arbeiten aus der Stadtkasse 35 Kupfertaler ausgegeben. Der Hauptanteil der 1970 Taler betragenden Ausgaben zur Vertiefung der Narva-Flussmündung, nämlich 1868 $\frac{1}{2}$ Taler, ging auf die Gehälter und Fahrten des Ingenieurs Königfels und seiner Gehilfen sowie auf ein Willkommensmahl. Ganze 66 $\frac{1}{2}$ Taler wurden aber für den Empfang des zur Besichtigung der Flussmündung angereisten Generalgouverneurs von Ingermanland Gustav Evertson Horn verwendet. Zum Teil standen auch die Reisekosten des Burggrafen Krusenstiern nach Stockholm, die im Jahre 1654 1385 und im Jahre 1655 3600 Kupfertaler ausmachten, mit der Vertiefung der Flussmündung in Zusammenhang.⁶⁴

Auch die Reichsregierung war durchaus bereit, die Vertiefungsarbeiten ihrerseits zu unterstützen. Wir sehen, dass der Generalgouverneur Horn im selben Jahr die Vorschrift erhält, aus dem Regiment von Nils Bååt 400 gemeine Soldaten als Arbeiter zu geben und aus den Magazinen der Festung Narva Spaten, Schaufeln, Schubkarren und andere Arbeitsgeräte zeitweilig zur Verfügung zu stellen.⁶⁵

Ungeachtet des energischen Anfangs jedoch kamen auch dieses Mal die Vertiefungsarbeiten nicht zustande. Zum Teil war das durch Krusenstierns Reise nach Stockholm bedingt, die sein längeres Fernbleiben von Narva zur Folge hatte, hauptsächlich

⁶³ Ph. Krusenstiern an den Rat von Narva am 21. VIII. 1654, I 48 NLA.

⁶⁴ Kassenbuch des Rats von Narva 1646—1657, I 121 NLA. Der Hauptzweck von Krusenstierns Reise nach Stockholm war, von Karl X. Gustav die Bestätigung der Narvaer Privilegien zu erwirken.

⁶⁵ Christina an G. Ev. Horn am 16. XII. 1654, R. reg. 1654 RA.

aber durch den Umstand, dass Königfels die Ausführung der Arbeiten nicht übernehmen konnte. Krusenstiern engagierte zwar statt seiner einen neuen Baumeister aus Stockholm, dessen Ankunft sich aber verzögerte. Königfels, den der Rat um seine Meinung fragte, riet, die Rückkehr des Burggrafen abzuwarten. Er meinte, dass zu dieser Zeit vielleicht auch der bestellte Meister ankommen würde.⁶⁶ Der Rat nahm den Vorschlag von Königfels scheinbar ganz ruhig an und beeilte sich nicht mit der Fortsetzung der Arbeiten. Die Einnahme- und Ausgabekonten des Rats buchen auch nicht die geringsten Ausgaben auf diesem Gebiet weder im Jahr 1655 noch in den folgenden Jahren. Der 1656 ausgebrochene Schwedisch-Russische Krieg bot hierzu später keine Möglichkeiten mehr. Der Krieg und der grosse Brand im Jahre 1659 verschoben die Frage der Vertiefung der Flussmündung wenigstens um einige Jahrzehnte, und erst am Ende des Jahrhunderts kam sie wieder auf die Tagesordnung.

Wir sehen, dass auch die Frage der Beseitigung des zweiten wesentlichen Hindernisses des Narva-Flusses — des Wasserfalls und der Stromschnellen — in dieser Periode aufgegriffen wird. Philipp Krusenstiern riet in seinem im Jahr 1653 der Regierung vorgelegten Memorandum zum Bau eines Kanals von dem oberhalb des Wasserfalls gelegenen Hafen Kulgu⁶⁷ bis in den Hafen der Stadt, was den Transport der Waren ohne kostspieliges Umladen ermöglicht hätte.⁶⁸ Auch in dem von Georg Schwenkeln 1645 entworfenen Plan der Festung Narva ist der Bau eines Kanals von Kulgu vorgesehen. Vor allem war dieser Kanal dazu bestimmt, die Wallgräben der neuen Festung mit Wasser zu füllen.⁶⁹ Diese Phantasiegebilde erhielten jedoch niemals feste Gestalt, vor allem vielleicht deshalb, weil dieser relativ lange Kanal auf seiner ganzen Strecke in den Fließ hätte gebrochen werden müssen, was bei den damaligen technischen Möglichkeiten sehr kostspielig gewesen wäre.

⁶⁶ T. Königfels an den Rat von Narva am 14. IV. 1655, I 80 NLA.

⁶⁷ Damals „Pristan“ genannt.

⁶⁸ Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA.

⁶⁹ Soom Narva laiendamine 1191.

Neben dem mehr oder weniger realen Plan der Vertiefung der Narva-Flussmündung kam aber in den 50-er Jahren des XVII. Jahrhunderts auch ein anderer für die damaligen primitiven technischen Möglichkeiten recht phantastischer Plan über die Regelung der Wasserwege auf die Tagesordnung. Durch Vertiefen des Pärnu-Flusses und des Emajõgi wollte man nämlich einen neuen schiffbaren Wasserweg nach Pleskau schaffen. Der Weg sollte aus dem Pärnu-Fluss die Nebenflüsse Sillavalla und Raudna entlang in den See von Viljandi führen, von dort längs dem Tänäsilma-Fluss in den Võrtsjärv und weiter längs dem Emajõgi in den Peipsi-See (s. Karte, I). Die Initiative stammte aus Pärnu und fand auch in Tartu regen Anklang. Da die schwedische Regierung damals an der Ordnung der Binnenwasserwege stark interessiert war, u. a. auch am Bau des Göta-Kanals in Schweden,⁷⁰ so bekundete auch sie ein nicht geringes Interesse für den Wasserweg Pärnu—Tartu—Pleskau.

Einen formellen Vorschlag betreffs der Schiffbarmachung des Pärnu-Emajõgi-Wasserweges brachten die Abgesandten des Rats von Pärnu im Jahre 1650 im schwedischen Reichsrat vor. Die Regierung zollte dem Entwurf durchaus Beifall. In der Antwort auf den Antrag des Rats kam die Meinung zum Ausdruck, dass die Schiffbarmachung des genannten Wasserweges durch Zusammenarbeit der Städte Pärnu und Tartu mit dem Landadel sowie durch Unterstützung seitens des Reichs zu bewerkstelligen wäre.⁷¹ Eine glänzende Möglichkeit zur Vertiefung des Wasserweges Pärnu—Tartu—Pleskau schien sich durch die Mithilfe des wohlhabenden Amsterdamer Kaufmanns Johann van Wickevoort zu eröffnen. Er war durch seinen Handel mit Pärnu zu der Überzeugung gelangt, dass Pärnu die Voraussetzungen zu einem hervorragenden Stapelplatz im Handel mit Pleskau besäße; es müsste bloss der von hier ausgehende Wasserweg instand gesetzt

⁷⁰ Heckscher Sveriges ekon. hist. I:2 547—548; Odhner 258—260.

⁷¹ Bei der Besprechung der Angelegenheit im Reichsrat kam parallel auch die Notwendigkeit der Vertiefung des Flussbettes der Gauja zur Sprache. Protok. des schwedischen Reichsrats vom 14. XI. 1650, SRp. XIV 396; Christina an den Rat von Pärnu am 26. XI. 1650, Eingelaufene Schreiben PLA.

werden. Wickevoort war einverstanden, die Vertiefungsarbeiten auf eigene Kosten auszuführen unter der Bedingung, dass ihm gestattet würde, das in das Unternehmen gesteckte Geld später durch Besteuerung der den Wasserweg benutzenden Schiffe zurückzuerhalten. Ein solches Privileg erhielt er von der Regierung im Jahre 1652.⁷² Am Ende des folgenden Jahres verhandelte Wickevoorts Sohn Jürgen über dieselbe Frage mit dem Kommerzdirektor von Livland und dem Burggrafen von Pärnu Johann v. Weydenhain.⁷³ Danach verschwindet aber Wickevoorts Name von der Bildfläche. Wahrscheinlich hatte er sich inzwischen von der Unausführbarkeit des Unternehmens überzeugt.

Die Initiative der Sache geht danach an den im September 1653 ins Amt eingesetzten Kommerzdirektor von Livland Weydenhain über.⁷⁴ Auf einer Beratung mit dem Rat von Pärnu im Juni 1654 macht er den Vorschlag, den zur Zeit in Narva weilenden Zeugmeister von Riga, Ingenieur Tobias Königfels, bei seiner Rückfahrt nach Pärnu einzuladen. Der Burggraf versprach, Königfels nach Tartu entgegenzufahren und ihn auf dem zu vertiefenden Wasserweg nach Pärnu zu begleiten. Da Königfels dies aber aus eigenem Antrieb nicht tun konnte, so beschloss man, hierzu durch Vermittelung des Generalgouverneurs von Livland vom Rat von Riga eine Genehmigung zu erwirken. Die Zusage des erwähnten Rats traf Anfang Juli in Pärnu ein, worauf der Rat von Pärnu sich direkt an Königfels mit dem Vorschlag wandte, den Wasserweg zu besichtigen und zu loten.⁷⁵

Im Juli unternahm Königfels denn auch die Besichtigung und die Lotung des Wasserweges Pärnu-Tartu. Die Besichtigung

⁷² Christina an J. Wickevoort am 22. III. 1652 (Kopie), LRKkA IX 23 ERKA.

⁷³ J. Weydenhain an den Rat von Pärnu am 16. XII. 1653, Eingelaufene Schreiben PLA.

⁷⁴ Christina an den Generalgouverneur von Livland am 16. IX. 1653, LRKkA V9 ERKA.

⁷⁵ Protok. des Rats von Pärnu am 23. VI. und 3. VII. 1654, Protok. 1654—1655; der Rat von Pärnu an den Rat von Riga u. an den Generalgouverneur von Livland am 23. VI. u. an T. Königfels am 3. VII. 1654, Konzepte des Rats PLA; J. Weydenhain an den Generalgouverneur von Livland am 23. VI. 1654, LRKkA IX 23 ERKA.

erweckte sehr grosse Hoffnungen. Königfels fand, dass es im Interesse der Sache geradezu eine Sünde wäre, die Vertiefungsarbeiten zu unterlassen. Auf einer danach abgehaltenen Sitzung beschloss der Rat von Pärnu, bei der Regierung Geld und die erforderliche Zahl Soldaten zu beantragen, sowie eine Anweisung an die Adligen, dass sie die ihnen gehörenden Fischwehren aus dem Fluss entfernten. Zur finanziellen Unterstützung des Unternehmens hielt man es für angebracht, alle in einer Entfernung von 15 Meilen vom Fluss lebenden Gutsbesitzer und Bauern mit einer Zahlung von je 2 Reichstalern pro Haken zu besteuern, wobei die eine Hälfte davon die Güter, die andere die Bauern erlegen sollten.⁷⁶ Mehr oder weniger gleiche Meinungen kamen auch im Rat von Tartu auf einer Ende Juli abgehaltenen Sitzung zum Ausdruck. Man forderte die Beseitigung der Fischwehre und die Besteuerung der Gutsbesitzer der Kreise Tartu und Viljandi auf Grund der Hakenzahl.⁷⁷ Der folgende Schritt war, die Regierung um Unterstützung für die Vertiefungsarbeiten anzugehen. Weydenhain versprach, bei seiner Reise nach Stockholm Anfang des Jahres 1655 den diesbezüglichen Antrag der Stadt Pärnu mitzunehmen.⁷⁸ Zunächst kam man aber in dieser Frage nicht weiter. Der bald danach ausgebrochene Krieg, bei welchem Tartu in die Hände der Russen fiel, bot hierzu auch keine Möglichkeiten mehr. Erst 1667 kam die Frage auf dem livländischen Landtag wieder zur Behandlung.⁷⁹

Im Zusammenhang mit den Wasserwegen mussten natürlich auch die Häfen instand gesetzt werden. Wie aus den Quellen jener Zeit erhellt, befand sich kein einziger Hafen der estnischen Handelsstädte in völlig befriedigendem Zustand. Die Seehäfen

⁷⁶ Protok. des Rats von Pärnu vom 2. VIII. 1654, Protok. 1654—1655; der Rat von Pärnu an den Rat von Riga und an den Generalgouverneur von Livland am 3. VIII. 1654, Konzepte des Rats PLA.

⁷⁷ Bericht des Rats von Tartu an J. Weydenhain vom 24. VII. 1654, XLI TrtLA.

⁷⁸ J. Weydenhain an den Rat von Pärnu am 26. I. 1655, Eingelaufene Schreiben; Protok. des Rats von Pärnu vom 27. I. 1655, Protok. 1654—1655 PLA.

⁷⁹ Schneider Pläne zur Schiffbarmachung; Freymann Ueber den alten Fellinschen Wasserweg; Amelung Einiges über den alten Wasserweg.

von Tallinn und Pärnu waren durch Schwemmsand verseicht, in Narva wurde statt des Hafenproblems die bereits oben behandelte Frage der Vertiefung der Flussmündung aufgerollt. Übrigens liess auch der Zustand der Landungsbrücken manches zu wünschen übrig. Bei der Instandsetzung der Häfen stiess man auf dieselben Schwierigkeiten, die wir oben im Zusammenhang mit der Ordnung der Binnenwasserwege kennengelernt haben — den Mangel an Geld und das Fehlen von Fachleuten für Wasserbauten.

Von den Häfen Estlands wurde über den von Tallinn damals besonders rege diskutiert. Alle zugänglichen Quellen sind sich darin einig, dass dieser Hafen vorzügliche natürliche Voraussetzungen besässe. Es wird betont, dass der Hafen in einer von Westeuropa aus gut erreichbaren Entfernung liegt, weshalb es möglich sei, hierher im Jahr zwei bis drei, im günstigsten Fall sogar vier Seereisen zu machen.⁸⁰ Auch die Handelskorrespondenz vollziehe sich schnell zwischen Westeuropa und Tallinn. Ausserdem sei der Hafen von Tallinn gewöhnlich um einen Monat früher und im Herbst um einen Monat länger eisfrei als die östlichen Häfen des Finnischen Meerbusens. Um 1644 gelang es z. B., russische Waren, die auf dem Schlittenweg von Pleskau nach Tallinn gelangt waren, noch in derselben Schifffahrtssaison nach Lübeck zu verschiffen. Endlich preist man die „herrliche Reede“ und den „stattlichen Hafen“ von Tallinn. Als Hauptmangel dieses Hafens galt der Umstand, dass von hier kein einziger Binnenwasserweg nach Russland führt.⁸¹ Überdies wurde aber konstatiert, dass der Hafen schmal und flach war, sodass nicht alle Schiffe an die Landungsbrücke herankommen konnten, sondern

⁸⁰ Nach Archangelsk zur gleichen Zeit bloss eine.

⁸¹ Memorandum von P. Heltscher 1641 (der Vormundschaftsregierung vorgelegt zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna am 5. II. 1641), *Livonica* II 69 RA; Memorandum von Ph. Krusenstiern über die russischen Handelsverhältnisse 1646 (Kopie), *Samml. Nordin* L 161 vol. 61 UUB und *Livonica* II 9 (als Beilage zu E. Oxenstiernas Schreiben an Christina, eingelaufen am 17. XII. 1646) RA; der Rat von Tallinn an die nach Moskau fahrenden schwedischen Abgesandten am 20. VII. 1647, *Bh* 62 TLA; *Olearius* 51; *Protok. des schwedischen Reichsrats* vom 11. VIII. u. 2. X. 1643, *SRp.* X 243—244 u. 280; Vertrag zwischen E. Oxenstierna und dem Rat von Tallinn vom 24. III. 1648, *Livonica* II 248 RA.

manche gezwungen waren, auf der Reede zu bleiben. Bei Sturm sei es aber recht gefährlich, auf der Reede vor Anker zu liegen.⁸²

Der Rat von Tallinn war daher beständig bemüht, Mittel zur Verbesserung der Lage zu suchen. Auch die Regierung lenkte die Aufmerksamkeit des Rats auf den bedenklichen Zustand des Hafens. Bereits 1606 riet Karl IX. dem Rat, einige Tausend Balken anzuschaffen und den Hafen von einem Fachmann für Wasserbauten instand setzen zu lassen.⁸³ In den Jahren 1624, 1630, 1637, 1638, 1641 und 1642 sehen wir den Rat sich mit dem Bau eines Hafenbollwerks beschäftigen.⁸⁴ Anscheinend wohl auf Drängen Erik Oxenstiernas begann man im Jahre 1647 und in den folgenden Jahren im Hafen Vertiefungsarbeiten auszuführen, denn es war zu befürchten, dass der Hafen durch Schwemmsand völlig versandete. Weil Tallinn selbst keine Spezialisten für Wasserarbeiten besass, so berief man Lorenz Lucht, der im Dienst des Rats von Riga stand und in seinem Amt zwar Artilleriemeister war, sich jedoch erfolgreich auch mit Wasserarbeiten beschäftigt und u. a. ein Schiff gehoben hatte. Lucht hatte nicht die Möglichkeit, sich dauernd in Tallinn aufzuhalten. Deshalb engagierte man im Mai 1647 zur praktischen Ausführung der Arbeiten den holländischen Matrosen Hindrich Janson.

Da die zur Vertiefung erforderlichen Arbeitsgeräte nicht näher zu haben waren, so wurde Janson in die Niederlande geschickt, um sie von der Stadt Enkhuizen zu leihen. Unterdessen wandte man sich aber von neuem an Lucht mit der Bitte, noch einmal nach Tallinn zu kommen, um hier den Plan für einen neuen Hafen zu entwerfen und zu raten, wohin man den aus dem Hafen gehobenen Sand schaffen könnte. Da der Rat von Riga Lucht nicht gestattete, schon wieder nach Tallinn zu fahren, war man gezwungen, die Vertiefungsarbeiten im Hafen auf eigene Faust zu beginnen. Weil aber zur gleichen Zeit auch „die neue Brücke und der Kanal“ gebaut werden sollten, so wandte man sich 1648

⁸² Der Rat von Tallinn an Karl IX. am 30. I. 1605 u. 4. XII. 1606, Livonica II 43 RA.

⁸³ Der Rat von Tallinn an Karl IX. am 4. XII. 1606, Livonica II 43 RA.

⁸⁴ Protok. des Rats von Tallinn vom 14. II., 14., 20., 22. III., 17. X. 1637, 4., 19. VI., 24. X. 1638, Ab 53; Bollwerk- und Hafenrechnungen 1624—1642, Ba 17 TLA.

wiederum an Lucht und bot ihm sogar den Posten des Artilleriemeisters an. Jetzt endlich wurde es Lucht ermöglicht, nach Tallinn zu kommen, bei welcher Gelegenheit er auch den Plan des Hafens entwarf. Im ganzen wurden im Jahre 1648 für die Vertiefung des Hafens 424 Reichstaler ausgegeben und im folgenden Jahr 192 Reichstaler. Der Rat von Tallinn musste sich schon deshalb mit den Vertiefungsarbeiten beeilen, weil er sich durch einen am 24. März 1648 mit der Reichsregierung abgeschlossenen Vertrag hierzu verpflichtet hatte. Im Vertrag waren ausser den Vertiefungsarbeiten vorgesehen: die Befestigung des Kais durch eingerammte Balken, die Erweiterung des Hafens durch ins Meer versenkte Kasten, die Reparatur der von der Grossen Strandpforte zum Hafen führenden Strasse und Brücke und das Verbot der Benutzung der Landungsbrücke für kleine Boote.⁸⁵

Obwohl man infolge der Spärlichkeit der Quellen den Gang der Vertiefung und Instandsetzung des Hafens von Tallinn nicht ununterbrochen verfolgen kann, so scheint es immerhin, dass die Arbeit trotz aller Ermahnungen Erik Oxenstiernas unbeendet blieb. Wir sehen, dass die Vertiefungsarbeiten im Hafen noch im September 1649 bis zur Rückkehr von Lucht aufgeschoben werden. Ein paar Jahre später beklagt man sich wieder über das Fehlen eines sachkundigen Meisters und beabsichtigt, einen solchen aus den Niederlanden zu bestellen. Zu Beginn des Jahres 1653, als die Arbeiten immer noch unbeendet waren, wird von einem Schweden gesprochen, der die Hafentiefungsarbeiten kennen solle. Der Rat beschloss, erst einmal seine Fähigkeiten zu prüfen. Im selben Sommer erwähnt Philipp Krusenstiern jedoch in seinem der Regierung eingereichten Memorandum u. a., dass der Rat von Tallinn zur Beseitigung der drohenden Gefahr der Versandung des Hafens durch Schwemmsand beinahe nichts getan hät-

⁸⁵ Protok. des Rats von Tallinn vom 29. III., 17. u. 18. V., 29. VII. 1647, 15. III. 1648, Ab 59 u. 60; Kassenbuch des Rats von Tallinn 1644—1659, Ad 76; der Rat von Tallinn an Lorenz Lucht am 19. V., 1. VII. 1647, 8. IV. 1648, an den Rat von Enkhuizen am 8. V. 1647, an E. Oxenstierna am 19. V. 1647, an den Rat von Riga am 1. VII. 1647, BA 13 TLA; Vertrag zwischen E. Oxenstierna und dem Rat von Tallinn am 24. III. 1648, Livonica II 248; E. Oxenstierna an Christina am 24. X. 1648, Livonica II 424 RA.

te.⁸⁶ Nach allen Anzeichen waren die Arbeiten noch bei Beginn des Russisch-Schwedischen Krieges unvollendet.

Die andere wichtige Seestadt Estlands, Narva, hatte mit der Hafeninstandhaltung (im engeren Sinn) viel weniger Sorgen als Tallinn, denn die dortigen Häfen (einer in der Stadt, der andere oberhalb des Wasserfalls bei Kulgu) waren beides Flusshäfen, die nicht so sehr unter Verschlammung litten. Wenn sich hier auch bisweilen Mängel einstellten, so waren sie leicht zu beseitigen. So liess der Rat den Hafen von Kulgu im Jahre 1648 von einem einheimischen Bauern vertiefen.⁸⁷ Es wird erwähnt, dass der in der Stadt befindliche Hafen um die Mitte des Jahrhunderts für das Verladen und Löschen der Waren einer geeigneteren Landungsbrücke bedürfe.⁸⁸ Die Lösung dieser Frage scheint sich aber bis in die zweite Hälfte des Jahrhunderts verzögert zu haben. Da man auch die Narva-Flussmündung als Hafen im weiteren Sinn — hinsichtlich der Reede — betrachten kann, so ersetzt hier eigentlich das Problem der Vertiefung der Flussmündung das des Hafens.

In seiner Bedeutung an dritter Stelle stand auf estnischem Gebiet der Hafen von Pärnu, welcher an der Flussmündung lag. Hier machte sich derselbe Mangel bemerkbar, den wir anlässlich der Ordnung des Wasserweges des Narva-Flusses beobachtet haben. Der Mündung hatte sich nämlich eine Bank aus Schwemmsand vorgelagert, welche die Einfahrt der Schiffe in den Fluss behinderte. Ausserdem fehlte eine ordentliche Landungsbrücke. Auch in Pärnu bestand die Schwierigkeit im wesentlichen im Mangel an Mitteln und im Fehlen eines Fachmanns für Wasserarbeiten. Im Jahre 1654 lief ein diesbezügliches Angebot seitens eines gewissen Karl Klasson aus Tallinn ein. Der Rat berief ihn nach Pärnu und liess ihn einen Plan der Flussmündung verfertigen. Da inzwischen der Ingenieur Tobias Königfels nach Pärnu

⁸⁶ E. Oxenstierna an Christina am 12. V. 1649, Livonica II 9 RA; Memorandum von Ph. Krusenstiern an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA; Protok. des Rats von Tallinn vom 4., 5., 7. IX. 1649, 4. XI. 1651, 20. IV., 15. VII. 1653, Ab 61, 63 und 65 TLA.

⁸⁷ Kassenbuch des Rats von Narva 1646—1657, I 121 NLA.

⁸⁸ Ph. Krusenstiern an E. Oxenstierna am 24. III. u. 11. V. 1654, Ox. saml. RA.

berufen worden war, so erwartete man von ihm einen sachkundigen Rat auch in der Frage der Vertiefung der Flussmündung. Im Juli machte sich Königfels mit den Hafenverhältnissen von Pärnu bekannt. Scheinbar erwies sich der Kostenvoranschlag als zu hoch, denn nach einer Beratung mit Weydenhain im Januar 1655 wurde beschlossen, die Regierung um Unterstützung sowohl für die Vertiefung des Hafens als für seine Markierung durch Seetonnen und die Einsetzung von Lotsen zu ersuchen. Mit den Arbeiten wurde aber in der hier behandelten Periode nicht begonnen. Im Jahre 1653 bringt der Zollverwalter von Pärnu, Peter Neufindt, auch die Frage der Instandsetzung der zum Kai und zum Hafen führenden Strasse zur Sprache. Er macht den Vorschlag, dass jedes Schiff einen Teil seines Ballasts, der gewöhnlich in Sand bestand, in Pärnu liegen lassen sollte, woraus man mit der Zeit die Möglichkeit hätte, einen ordentlichen Kai zu bauen. Scheinbar erzielte man auch in dieser Frage keinen Erfolg.⁸⁹

Zum Vergleich sei endlich angeführt, dass die Zustände auch in den Häfen der nächsten Nachbarstädte Estlands — Nyen und Riga — keineswegs befriedigend waren. Der Hafen von Nyen, dessen geographische Lage als ideal betrachtet wurde, wies recht augenscheinliche Mängel auf. Die Mündung der Newa war so flach, dass die kleineren Schiffe in 2, die grossen sogar in 5 Meilen Entfernung von der Küste ankern mussten. Die Kosten für Laden und Löschen stiegen daher sehr hoch, und bei grösserer Windstärke war dies sogar mit Gefahr verbunden.⁹⁰ Ebenso verursachten auch die Mündung und das Bett des Daugava-Flusses dem Rat von Riga Sorgen. Die nähere Behandlung dieser Fragen gehört nicht in den Rahmen der vorliegenden Arbeit.

⁸⁹ P. Neufindt an E. Oxenstierna am 18. III. 1653, Ox. saml. RA; Protok. des Rats von Pärnu vom 23. II., 13. VI., 2. VIII., 3. X. 1654, 18. u. 27. I. 1655, Protok. 1654—1655 PLA; der Rat von Pärnu an den Generalgouverneur von Livland am 23. VI. u. 4. VII. 1654 und J. Weydenhain an denselben am 23. VI. 1654, LRKkA IX 23 ERKA; Schneider Pläne zur Schiffbarmachung 95.

⁹⁰ Memorandum von P. Heltscher vom Jahre 1641 (Christina unterbreitet zusammen mit einem Schreiben von B. Oxenstierna vom 5. II. 1641), Livonica II 69; E. Oxenstierna an K. Mörner am 27. V. 1649, Livonica II 424 RA.

Wenn wir das Obenangeführte zusammenfassen, müssen wir konstatieren, dass die hier behandelte Periode auch auf dem Gebiet der Regelung der Wasserwege im Interesse des russischen Transithandels recht reich an Ideen und Initiativen war. Die Beseitigung der wesentlichen Mängel aller wichtigeren Wasserwege Estlands war auf der Tagesordnung. Zur Markierung der in den Finnischen und in den Rigaschen Meerbusen führenden Seewege beabsichtigte man, ein halbes Dutzend Feuerbaken zu errichten: auf den Inseln Hiiumaa, Osmussaar, Naissaar, auf der Landzunge Sörve, der Insel Ruhnu und der Landspitze Kolka. Infolge der beschränkten Mittel vermochte man jedoch bloss drei davon zu bauen, nämlich die Baken von Hiiumaa, Sörve und Ruhnu. Auf grössere Schwierigkeiten stiess man bei der Instandsetzung der Binnenwasserwege. Das wichtigste Problem war hier, der durch Schwemmsand verstopften Narva-Flussmündung eine normale Tiefe zu geben und einer späteren Versandung vorzubeugen. Diese Frage war im Laufe einer Reihe von Jahren aktuell; zwar wurden verschiedene Vorbereitungen getroffen, die Vertiefungsarbeiten selbst jedoch nicht zur Ausführung gebracht. Die Gründe hierfür scheinen hauptsächlich in der Passivität und Unbeholfenheit des Rats von Narva zu liegen. Bis zu einem gewissen Grad muss wohl auch das Fehlen eines Spezialisten für Wasserbauten, sowie die Knappheit der von der Regierung zur Verfügung gestellten Unterstützung eine Rolle gespielt haben. Die Frage der Vertiefung des Wasserweges Pärnu-Tartu-Pleskau, die in Tartu und besonders in Pärnu grosse Hoffnungen erweckte, kam zu spät auf die Tagesordnung, denn bald darauf brach der Russisch-Schwedische Krieg aus. Dieser Plan muss jedoch bei den damaligen technischen und materiellen Möglichkeiten zweifellos als ganz phantastisch angesehen werden. Auf technische und materielle Schwierigkeiten stiess man auch bei den Versuchen bezüglich der Vertiefung der Häfen. Wie schwer es damals war, solche Arbeiten auszuführen, erhellt besonders einleuchtend aus Anlass der Vertiefung des Hafens von Tallinn.

VII. Die Propagierung des Ostsee-Handelsweges unter den fremden Kaufleuten.

In den vorhergehenden Kapiteln haben wir bereits betrachtet, durch welche Massnahmen die Regierung den russischen Transithandel aus Archangelsk mit Sicherheit in die drei Küstenstädte des Finnischen Meerbusens — Tallinn, Narva und Nyen — zu lenken hoffte. Da aber die im Lauf der Zeit ausgeprägten Handelsgewohnheiten, wie damals wiederholt betont wurde, nur schwer zu ändern waren, schien es notwendig, die den Ausländern in den genannten Stapelstädten gewährten Handelsvergünstigungen und Erleichterungen auch irgendwie zur Kenntnis der Hauptpartner, sowohl der Russen wie der westlichen Kaufleute zu bringen. Es erhob sich nunmehr die Frage, wie dies zu bewerkstelligen sei. Von manchen Seiten, u. a. auch aus den Ratskreisen Tallinns, wurde der Regierung geraten, zu diesem Zweck in unmittelbare Verhandlungen mit anderen Staaten, vor allem mit Russland, d. h. mit dem Zaren, zu treten.¹ Scheinbar verstand man darunter formelle Handelsverträge mit ausländischen Staaten nach dem Vorbild eines solchen zwischen Schweden und Lübeck von 1643. Die in der Aussenpolitik kompetenten Persönlichkeiten behaupteten aber, dass ein solcher Modus vielleicht bei den norddeutschen Städten und den Engländern von Erfolg sein könnte, dagegen aber bei der russischen und der niederländischen Regierung, die sich den Plänen der schwedischen Regierung gegenüber misstrauisch verhielten, durchaus entgegengesetzte Resultate erzielen würde. Philipp Krusenstiern, der in seinen Memoranden an die Regierung die Frage der Propagierung des Ostsee-Handelsweges behandelt, findet, dass man den russischen Zaren auf keinen Fall merken lassen dürfte, dass die von der

¹ Der Rat von Tallinn an die sich nach Russland begebende Delegation am 20. VII. 1647, Bh 62 TLA; K. Mörner an Christina am 14. II. 1646, Livonica II 171; E. Oxenstierna an Christina am 4. II. 1649, Livonica II 9 RA.

schwedischen Regierung durchgeführten handelspolitischen Neuerungen strikt gegen den russischen Handel über Archangelsk gerichtet wären, denn der Zar legte diesem ausserhalb der Kontrollsphäre der ausländischen Staaten liegenden Handelsweg durch das Nördliche Eismeer grosse Bedeutung bei. Dieser russische Standpunkt wäre bei der Besprechung zwischen den Vertretern der schleswig-holsteinischen und der schwedischen Regierung mit dem Zaren 1634 besonders deutlich hervorgetreten. Wenn die Russen die Pläne der schwedischen Regierung durchschauten, würden sie ohne allen Zweifel auf jede erdenkliche Weise dieselben zu durchkreuzen suchen. Sie würden dann wohl die Zölle in Nowgorod und Pleskau äusserst hoch hinaufschrauben, in Archangelsk dagegen herabsetzen. Aus diesen Erwägungen sollte auch die im Jahre 1647 nach Russland abgesandte schwedische Delegation in keinem Fall die Russen über die eigentlichen Motive der Senkung des Seezolls auf schwedischem Gebiet sowie der Aufhebung des Grenzzolls aufklären, sondern behaupten, dass der Grund hierzu einzig und allein in der Förderung und Erleichterung des gegenseitigen russisch-schwedischen Handels liege, der sich bisher in dem in den Friedensverträgen von Täysinä, Viipuri und Stolbowa vorgesehenen Umfang noch nicht entwickelt hatte.

Mit um so grösserer Aktivität mussten dagegen indirekte Wege ausgenutzt werden. Die schwedische Regierung sollte offiziell ganz aus dem Spiel gelassen und die Angelegenheit privatim durch unbeteiligte Personen und mit grösster Vorsicht betrieben werden. Zuallererst sollten die Bürger der estnischen Städte ihre sowohl in Russland und in den Niederlanden, als auch in Lübeck, Danzig, Hamburg und anderswo ansässigen Geschäftsfreunde von der Senkung der Zollsätze und der Freigabe des unmittelbaren Handels der Ausländer untereinander daselbst in Kenntnis setzen. Solchen privaten Nachrichten würde viel eher Glauben geschenkt werden als einer amtlichen Information. Ferner sollte die schwedische Regierung in Moskau eine dort allgemein bekannte und angesehene, dabei mit den russischen Verhältnissen gut vertraute Persönlichkeit für sich als Vertrauensmann gewinnen, die im geheimen, besonders abends oder nachts,² die russi-

² „... insonderheit des Abends oder Nachts, weil alle Consilia des Ohrts nocturna, hierüber communiciren...“

schen und die auswärtigen Kaufleute von dem Vorzug des Ostsee-Handelsweges überzeugen sollte. Krusenstiern meinte, dass gerade die angesehensten Kaufleute des Zaren, die sog. „Gosti“,³ ziemlich leicht für den Handel über die schwedischen Gebiete zu gewinnen sein würden. Selbst der Zar rechnete ernstlich mit deren Anschauungen über die Handelsverhältnisse. Das Unternehmen könnte überdies noch durch Bestechung der führenden russischen Staatsmänner merklich gefördert werden.

Nach Krusenstierns Meinung war es auch bei der niederländischen Regierung nicht möglich, durch direkte Verhandlungen etwas zu erreichen, denn die Niederlande, die in Schweden einen ernstlichen Konkurrenten für ihren Zwischenhandel und Warentransport sahen, verhielten sich den Plänen Schwedens gegenüber absolut nicht wohlwollend. So habe der unlängst zum russischen Zaren abgeordnete holländische Gesandte, wie Krusenstiern aus glaubwürdiger Quelle erfahren hatte, von seiner Regierung geheime Direktiven erhalten, dass er neben der Erfüllung seiner direkten Aufgabe — der Erzielung der Aufhebung der den Niederländern in Russland auferlegten Handelsbeschränkungen — versuchen sollte, auf jegliche Weise den schwedischen Plänen entgegenzuwirken. Der erwähnte Gesandte sei zwar auf der Reise vor seiner Ankunft gestorben, doch habe er zuvor die ihm von der Regierung anvertrauten Aufträge seinem ihn begleitenden Sohn übergeben. Daher empfahl er, den Niederländern gegenüber mit grösster Vorsicht vorzugehen. Jedoch müsse sich auch hier, wie er meint, eine Möglichkeit finden, sie auf gleichem indirektem Weg für die schwedischen Pläne zu gewinnen.

Für ein recht wichtiges Mittel zur Erreichung des vorgesetzten Ziels hielt Krusenstiern die Anknüpfung von Unterhandlungen der schwedischen Regierung mit den Konkurrenten der Niederländer — den norddeutschen Städten und den Engländern. Sich auf die aus den Unterhandlungen mit Lübeck im Jahr

³ Nach der Angabe von J. de Rodes waren diese von den ansehnlichsten russischen Kaufleuten auserwählten Personen Faktoren des Zaren, die dessen Waren kauften und verkauften. Vgl. sein Memorandum an Christina vom 14. XI. 1653, Handel und Schiffahrt, Russland 17 RA.

1643 gewonnenen Erfahrungen stützend, hoffte er, dass es nicht schwer sein würde, die Bürger Lübecks und Hamburgs für die Pläne der Regierung zu gewinnen. Er lenkte zugleich die Aufmerksamkeit auch auf die Wege, auf denen Hamburg den Zöllen von Öresund entgehen könnte. Es müsste nämlich zwischen Eider und Eckernförde ein kurzer Kanal gegraben werden. Ferner müsste ein Abgesandter zu der englischen Handelskompanie nach Hamburg geschickt werden, um dieselbe dahin zu bewegen, dass sie ihren Stapelplatz von Moskau nach Tallinn verlegte, wobei die Zusage von durchaus günstigen Privilegien zum Handeln von hier aus mit Russland in Aussicht gestellt werden müsste. Die Engländer müssten davon überzeugt werden, wieviel vorteilhafter der Handel über die Ostsee statt über Archangelsk wäre, und ihre Aufmerksamkeit wäre überdies auf die Möglichkeit der Anbahnung des Handels mit Persien und dem übrigen Orient über die hiesigen Gebiete zu lenken. Wenn es auf diese Weise gelingen würde, einen beträchtlichen Teil des Russlandhandels statt über Archangelsk in die Ostsee zu leiten, so läge kein Zweifel vor, dass die Niederländer dann schon nolens volens gezwungen wären, dem Beispiel der anderen Völker zu folgen.⁴

In Anbetracht des grossen Einflusses Philipp Krusenstierns auf die Regierung in Fragen des Russlandhandels scheint es keinem Zweifel zu unterliegen, dass die Regierung gerade von der Grundlage seiner Vorschläge aus ihre weiteren Schritte unternahm. Der 14. Punkt einer der im Jahre 1647 nach Russland entsandten Abordnung mitgegebenen Instruktion, welche Anweisungen darüber enthält, auf welche Weise dem Zaren die Gründe der Herabsetzung der Zölle in schwedischen Gebieten zu erklären wären, stimmt vollkommen mit dem Sinn der diesbe-

⁴ Memoranda von Ph. Krusenstiern an Christina vom 29. XII. 1646 und 22. VII. 1648 (Kopien), Sammlung Nordin L 161 vol. 61 UUB; Memorandum Ph. Krusenstierns vom 13. XII. 1652 (geschickt zusammen mit einem Schreiben E. Stenbocks an Christina vom 8. II. 1653), Livonica II 172 RA. Auf die Zwecklosigkeit direkter Unterhandlungen mit dem russischen Zaren weist auch Lars Kanthersten, Mitglied der schwedischen Delegation in Russland hin. S. L. Kanthersten an den Reichskanzler am 15. IX. 1647, Ox. saml. RA.

züglichen Vorschläge Krusenstierns überein.⁵ Ferner ist uns aus der hier in Frage stehenden Periode trotz mancher Verhandlungen mit den ausländischen Staaten, u. a. gerade mit Russland, kein einziger Handelsvertrag im Sinne der Lenkung des russischen Transithandels über die Ostsee bekannt, der durch die Initiative der schwedischen Regierung zustande gekommen wäre.⁶ (Der Handelsvertrag mit Lübeck aus dem Jahre 1643 wurde auf Initiative dieser Stadt abgeschlossen.)

Aus verständlichen Gründen richtete sich die Propaganda der schwedischen Regierung vor allem nach Russland. Man war bestrebt, den dort ihren Handel treibenden englischen und niederländischen Kaufleuten klarzumachen, einen wie grossen Vorzug der Handel mit Russland über die schwedischen Gebiete gegenüber dem Handelsweg durch das Nördliche Eismeer böte. Günstige Bedingungen für ein Gelingen der Propaganda bot bald nach der Thronbesteigung des Zaren Alexei Michailowitsch die den ausländischen Kaufleuten in Russland zuteil gewordene Druckpolitik. Bewogen durch die häufigen Klagen der russischen Kaufleute über die weitgehenden Handelsvorrechte der Ausländer, insbesondere der Engländer in Russland, annullierte der Zar im Jahre 1646 die Sonderrechte der englischen Handelskompanie. Einen geeigneten Vorwand zu diesem und den darauf folgenden Schritten bot die englische Revolution und die Hinrichtung König Karls I. im Jahre 1649. Die Engländer waren gezwungen, Moskau und die übrigen mittlrussischen Städte zu verlassen. Nur in Archangelsk behielten sie die Erlaubnis zu handeln. Die Unterdrückungspolitik traf auch die anderen Ausländer, u. a. die Niederländer, die sich von 1646 an zu wiederholten Malen mit

⁵ Instruktion an die schwedische Delegation vom 3. V. 1647, Muscovitica RA.

⁶ Sveriges traktater V :2; Sillén IV 34—38. Bei den Verhandlungen mit England wurde von der schwedischen Regierung in dieser Richtung immerhin ein Versuch gemacht. S. Karl X. Gustavs geheime Instruktion an den Abgesandten Christer Bonde vom 15. VI. 1655, R. reg. 1655 RA. Der Rahmen der vorliegenden Arbeit erlaubt es uns nicht, die aussenpolitischen Schritte der schwedischen Regierung in Sachen der Lenkung des russischen Transithandels über die Ostsee einer näheren Betrachtung zu unterziehen; hierüber findet sich im Reichsarchiv Schwedens reiches Material.

diesbezüglichen Klagen an ihre Regierung wandten.⁷ Die in die Enge getriebenen ausländischen Kaufleute waren somit gezwungen, sich nach neuen Handelsmöglichkeiten umzusehen.

Durch ihre Agenten über die Vorgänge in Russland informiert, fing die schwedische Regierung sofort an, die entstandene günstige Lage im Interesse ihrer Ostseehäfen auszunutzen. Den amtlichen Vertretern wurde vorgeschrieben, dass sie unter strengster Verheimlichung der wirklichen handelspolitischen Pläne der schwedischen Regierung vor den Russen und den Niederländern in jedem geeigneten Fall den dort in Verlegenheit geratenen Ausländern privatim zu verstehen geben sollten, dass sie bei der schwedischen Regierung viel mehr Verständnis und Entgegenkommen finden könnten. Die Ausländer sollten jedoch keinesfalls den Eindruck erhalten, dass der schwedischen Regierung allzuviel daran gelegen wäre, sie für den Handel über ihre Häfen zu gewinnen.⁸ Etwas freiere Hand scheinen in dieser Hinsicht die schwedischen Handelsagenten in Russland — Johann de Rodes (Moskau) und Adolf Ebers (Nowgorod) — gehabt zu haben, von denen der erstere eine besonders intensive Propagandatätigkeit unter den sich in Russland aufhaltenden Ausländern betrieb.⁹

⁷ Базилевич 115—120; Zweig 139—140; Scheltens I 202—208.

⁸ Instruktion an die schwedische Delegation vom 3. V. 1647, R. reg. 1647; Christina an den Residenten K. Pommerening am 31. V. 1648, R. reg. 1648 RA.

⁹ In einem Schreiben an den Reichskanzler vom 14. III. 1650 schildert er seine Tätigkeit unter den Engländern folgenderweise: „Als ich auff deren Hoffe gewesen, habe ich sie alle beisammen in der Stueben, da sie ihren Gottesdinst zu verrichten pflegen gesprochen, undt mit ihnen folgendes geredet, das man sich unserer Seiten verwundert, dasz sie von ihren groszen Privilegien, so sie nun (15)85 Jahr zue Archangel undt in dem ganzen Lande genoszen, abkommen wehren, und das man über dem sie gar aus dem Lande haben wollten. Darauf sie mier geantwortet, das es also wehre, und hetten sich ein Jahr etliche hero sehr leiden müszen. Gab ihnen weiter zu vernehmen, ob sie nicht ihre Hantlung nach der Liefländischen Seiten, insonderheit nacher Reval transportiren könnten, dan ich wueste gar wol, das wan sie bei Ihrer Königl. Maytt. diesesfals umb der zur Stiftung eines Stapelrechts dienenden Privilegien anhalten würden, ich sie wol versichern könnte, sie alles nach Wunsch erhalten solten. Zu dem Ende erbeut sich die Stadt Reval ihnen ein wolgebautes steinern Haus ein zu reumen und was sie ferne

Die unter den in Russland weilenden ausländischen Kaufleuten getätigte Propaganda erzielte wirklich auch Erfolge. Besonders die Engländer, deren Handel bekanntlich am meisten gelitten hatte, bekundeten an den ihnen in Tallinn, Narva und Nyen in Aussicht gestellten Vergünstigungen lebhaftes Interesse. Die Niederländer waren wohl etwas zurückhaltender. Jedoch waren auch unter ihnen mehrere für den Handel über die Ostsee. Als Folge dieser optimistischen Information sprach man schon ziemlich überzeugt von der Verlegung des Kontors der russischen Handelskompanie der Engländer aus Russland nach Tallinn.¹⁰ Während des Englisch-Niederländischen Krieges, als der Handel über Archangelsk stockte, begannen selbst die russischen Regierungskreise, sich für den Handel über die Ostsee zu interessieren. Zu diesem Zweck liess der Zar u. a. auch die verfallene Tzessowo-Brücke, über deren Zustand sich die aus-

in billigen Sachen würden begehren können. Und über dem so würden sie von Ihr: Königl. Maytt. hier im Land gleichst dero eigenen Untertanen protegiret werden können. Darauf antwortet mier der Ehlste unter ihnen Mons. Aschborn, das sie nun eine guete (Zeit) hero darnach getrachtet hetten: bedankten sich gegen Ihrer Königl. Maytt. gnadige Affection. Dieweilen sie aber hier in dieser Sachen ohne deren mit Consorten undt Principalen in Engeland, weilen unter ihnen etliche nur Factores wehren, nichts tun könnten, so wolten sie solches an diese:be durch dem, so nun nach Engellandt reisen würde, gelangen laszen. Sie verhofften, es würde strax ein Expresse Envoyee nach Schweden geschicket werden und wan sie nur nebenst der(e)n Privilegien ihr Exercitum Religionis in der Engelschen Sprach in ihrem Hause frei haben möchten, so zweiffeln sie ganz nicht das dieszes ihr Vorhaben zum Effect kommen würde. Bathe(n) darauf, sie solten den Engelschen, der da reisen solte über Revall gehen laszen, damit er desfalls mit Ihrer Hochw(oh)l(gebornen) Graffl. Excell(enz) Herren Graff Erich (Oxenstierna) reden, und die Gelegenheit der Stadt besehen könnte. Haben darauf mir zugesaget, er mit mir reisen solte.“ Diese Reise gelang übrigens nicht, denn die russischen Behörden verboten den Ausländern, aus Russland über die schwedischen Gebiete zu reisen (Ox. saml. RA).

¹⁰ A. Ebers an A. Oxenstierna am 2. (?) und 12. XII. 1648, 22. I. 1649; J. de Rodes an denselben am 27. VII. 1649, 14. III. 1650, 29. III. 1651, 31. I. 1652, 22. IV. 1653, Ox. saml.; A. Ebers an Christina am 30. X., 31. XII. 1653; J. de Rodes an Christina am 9. II., 10. VIII., 22. IV. 1653; Resident K. Pommerening an Christina am 13. I., 9. III. 1649, 15. II., 2. u. 23. III., 18. V. 1650, Muscovitica RA; J. de Rodes' Memorandum betreffs der Lenkung des russischen Handels über die Ostsee (undatiert, anscheinend aus dem Jahre 1650), TA.

ländischen Kaufleute erfolglos beschwert hatten, wieder instandsetzen.¹¹

Ausser den schwedischen Residenten und Handelsagenten waren auch die höheren Machthaber der Ostseeprovinzen — die Generalgouverneure und Gouverneure — bemüht, die durchreisenden auswärtigen Kaufleute und die Gesandtschaftsmitglieder ausländischer Staaten bei Gelegenheit in dieser Richtung zu beeinflussen. Besonders fällt zu dieser Zeit die dahzielende eifrige Tätigkeit des Gouverneurs von Estland Erik Oxenstierna in die Augen. Schon bald nach seinem Amtsantritt in Tallinn teilte er der Regierung mit, dass es ihm auf Grund der in Aussicht gestellten Zollsenkung und anderer Vergünstigungen gelungen wäre, einen Nowgoroder Kaufmann zum Handeln über Tallinn zu veranlassen. Dieser hätte sogar versprochen, auch andere russische Kaufleute dahin zu beeinflussen. Deshalb rät der Gouverneur der Regierung, die geplanten Neuerungen zu beschleunigen.¹² Etwas später lässt sich Erik Oxenstierna von der Möglichkeit der Errichtung eines englischen Kaufhofs in Tallinn bestriicken. Im Dezember 1649 wurde zwischen dem Rat von Tallinn und dem um dieselbe Zeit hier verweilenden schwedischen Residenten aus Moskau Jakob de Moulin eine Sonderberatung in dieser Frage abgehalten, wobei der Rat sein grundsätzliches Einverständnis mit grossen Handelsvergünstigungen für die Engländer gab.¹³ Im Herbst 1647 führte Erik Oxenstierna private Unterredungen mit einzelnen Gliedern der unter der Leitung des Bürgermeisters von Amsterdam, Coenrad Burgh, über Tallinn und Narva nach Russland reisenden holländischen Gesandtschaft bezüglich der Lenkung des russisch-holländischen Handels über Tallinn. Als Ergebnis dessen versprochen manche Gesandtschaftsmitglieder, unter der Bedingung der Zollsenkung in Tallinn versuchsweise eine Partie Seide und andere Waren hier durchzuführen.¹⁴

¹¹ J. de Rodes an A. Oxenstierna am 22. IV. 1653, Ox. saml. RA.

¹² E. Oxenstierna an Christina am 3. X. 1646, Livonica II 9 RA.

¹³ E. Oxenstierna an Christina am 7. IX. 1647, 23. XI. und 15. XII. 1649, Livonica II 9 RA.

¹⁴ E. Oxenstierna an Christina am 12. X. 1647, Livonica II 9 RA; E. Oxenstierna an P. Heltscher am 2. X. 1647, ERKkA A 57 ERKA.

Auch die Generalgouverneure von Livland und Ingermanland waren bestrebt, bei jeder geeigneten Gelegenheit die ausländischen Kaufleute von den in den estnischen Hafenstädten gebotenen Vergünstigungen in Kenntnis zu setzen und sie zum Handel über dieselben zu veranlassen. Anfang des Jahres 1647, als die in Russland in Ungelegenheiten geratenen englischen und niederländischen Kaufleute über Riga Delegierte zu ihren Regierungen schickten, um sie um diplomatische Hilfe gegen die Handelsbeschränkungen in Russland anzugehen, versuchte der Generalgouverneur von Livland Gabriel Oxenstierna, die Gelegenheit ausnutzend, die Delegierten in der genannten Richtung zu beeinflussen. U. a. riet er ihnen, auf dem Heimweg auch in Stockholm Station zu machen und sich mit der schwedischen Regierung hinsichtlich der Vergünstigungen zu vereinbaren. Die Delegierten verhielten sich dem Generalgouverneur gegenüber recht vertrauensvoll und gaben ihm u. a. eine eingehende Übersicht über die in Russland gegen Ausländer angewandten Zwangsmassnahmen. Die Reise nach Stockholm konnten sie aber aus Mangel an Zeit und entsprechenden Vollmachten nicht unternehmen. Der Vertreter der Engländer hielt es für wünschenswerter, dass die schwedische Regierung die in Tallinn und Narva geplanten Vergünstigungen der Londoner Kompanie schriftlich mitteilte und versprach, seinen Einfluss auszuüben, dass sich einige der Vorstandsmitglieder der Kompanie zur Beratung nach Stockholm verfügten.¹⁵

Eine in gleichem Sinn betriebene Propaganda wurde in geringerem Masse auch von den übrigen schwedischen Behörden, sowie von den politischen und den Handelsagenten getätigt, was dazu beitrug, dass die in Tallinn, Narva und Nyen zur Förderung des russischen Transithandels durchgeführten Neuerungen in den Kreisen der auswärtigen Kaufleute recht bald bekannt wurden.

Fassen wir nun alles Obenerwähnte zusammen, so sehen wir, dass die schwedische Regierung recht grossen Wert darauf legte, dass die den ausländischen Kaufleuten in den Stapelstädten — Tallinn, Narva und Nyen — gewährten Handelsvergünstigungen, wie die Senkung der Zollsätze und andere Erleichterungen,

¹⁵ G. Oxenstierna an Christina am 15. IV. 1647, *Livonica* II 73 RA.

auch genügend bekanntgemacht würden. Noch bevor die neuen Zollnormen in Kraft traten, waren sowohl die örtlichen Machthaber wie die politischen und Handelsagenten darum bemüht, bei jeder geeigneten Gelegenheit die Ausländer zugunsten des Handelsweges über die Ostsee zu beeinflussen. Auf den Rat von Philipp Krusenstern und anderen in aussenpolitischen Fragen bewanderten Persönlichkeiten war aber hier mit allergrösster Umsicht unter strengster Verheimlichung des eigentlichen Vorsatzes vorzugehen. Letzteres gerade aus der Erwägung, dass die Regierungen Russlands sowie der Niederlande, die sich den wirtschaftspolitischen Plänen Schwedens gegenüber durchaus misstrauisch verhielten, das ganze mühsam begonnene Unternehmen hintertreiben könnten, wenn sie der Sache auf die Spur gekommen wären. Daher versuchte man, den Unterhandlungen mit Ausländern, besonders in Russland, einen möglichst inoffiziellen Anstrich zu geben. Da die Propaganda mit dem in Russland auf die fremden Kaufleute ausgeübten Druck sowie mit dem Englisch-Niederländischen Krieg von 1652—54 zeitlich zusammenfiel, so scheint sie beim Erwecken des Interesses an dem Ostsee-Handelsweg einen ganz ansehnlichen Erfolg gezeitigt zu haben. Wenigstens planten die Engländer schon recht ernstlich, ihr Handelskontor aus Moskau nach Tallinn zu verlegen. Die Frage, wie sich die unter den ausländischen Kaufleuten gemachte Propaganda auf die Belebung des Transithandels auswirkte, gehört nicht in den Rahmen des vorliegenden Kapitels. Wir können immerhin mit Sicherheit behaupten, dass von den begünstigenden Faktoren, die eine auffallende Belebung des Russlandhandels seit 1649 zur Folge hatten, zweifelsohne ein Teil der geschickten Propaganda zugeschrieben werden muss.

Schlusswort.

Die Frage des russischen Transithandels gestaltete sich nach der Eroberung Estlands zu einem der wichtigsten wirtschaftspolitischen Probleme der schwedischen Regierung. Diese gab die zähe Hoffnung nicht auf, dass es schliesslich doch noch gelingen werde, den russischen Aussenhandel, der inzwischen den neuen Weg über das Nördliche Eismeer eingeschlagen hatte, wieder in die Ostsee zurückzulenken. Bis zu der Regierung Christinas waren die dahinzielenden Versuche aber alles andere als real begründet, weshalb sie schon im voraus zum Misslingen verurteilt waren. Ihr Wert besteht hauptsächlich in den Erfahrungen, die man durch sie für die zukünftige Tätigkeit gewann. Die sich auf die gleichen Erfahrungen sowie auf die durch systematische Untersuchung der Handelsverhältnisse in Russland und den estnischen Städten gewonnenen Informationen stützende schwedische Wirtschaftspolitik der Zeit Christinas zeichnet sich bereits durch grösseres Zielbewusstsein aus und ist bestrebt, die früheren Fehler zu vermeiden. Die Reformtätigkeit der von dem begabten Staatsmann Axel Oxenstierna geleiteten Regierung in den estnischen Städten wurde durch die liberale Gesetzgebung und Wirtschaftstheorie der Niederlande stark beeinflusst. Zum Grundpfeiler der neuen wirtschaftspolitischen Richtung wurde daher die Freiheit des Handels. Die auf die als streng merkantilistisch zu bezeichnenden Mittel — den Stapelzwang und die Handelsbeschränkungen für auswärtige Kaufleute — verzichtende Regierung versucht, auch in dieser Richtung auf die Städte einen Druck auszuüben. Als Resultat werden hier vor allem die zu den realen Verhältnissen im Widerspruch stehenden Vorrechte Tallinns und Tartus auf den Stapelplatz des Russlandhandels aufgehoben. Statt dieser Städte treten als Anwärter auf das Recht des Stapels zwei der Grenze Russlands näher gelegene und vom geographischen Standpunkt

aus als lebensfähig anzusehende Zentren — Narva und Nyen — auf. Da aber ihre Fähigkeiten auf dem Gebiet des Handels infolge des sich dort fühlbar machenden Kapitalmangels recht beschränkt waren, so wäre es nicht gerade klug gewesen, auch Tallinn vollständig aus dem Transithandel auszuschalten. Deshalb begründete die Regierung ihre Stapelpolitik des Russlandhandels auf der Zusammenarbeit aller drei an der Südküste des Finnischen Meerbusens gelegenen Städte. Als zweiter wichtiger Schritt, den die Regierung im Sinne der Erreichung ihrer Bestrebungen unternahm, ist die Aufhebung der in den hiesigen Städten auf Grund des mittelalterlichen Stapel- und Gastrechts bestehenden engherzigen Beschränkungen für die fremden Kaufleute anzusehen. Obschon der einstmalige Zweck dieser Beschränkungen darin bestand, den einheimischen Bürgern den nötigen Schutz gegen die Übermacht des ausländischen Kapitals zu bieten, so war ihre Anwendung unter den gegebenen Verhältnissen ganz sinnlos. Da die Einheimischen infolge ihrer knappen Mittel nicht imstande waren, als Zwischenhändler alle aus Westeuropa und aus Russland kommenden Transitwaren aufzukaufen, die ausländischen Kaufleute ihnen aber nichts auf Kredit verkaufen wollten, so besteht kein Zweifel, dass in direkter Folge hiervon selbst der bereits vorhandene geringe Transithandel auf andere Handelswege gestossen wurde. Es ist klar, dass die Regierung hier durch wirtschaftliche Gesetzgebung eingreifen musste. Die Stapelstädte wurden einfach gezwungen, sowohl den auswärtigen Kaufleuten die Möglichkeit zu geben, am Ort unmittelbar ohne Zwischenhändler untereinander zu handeln, wie auch den westlichen Kaufleuten gewünschtenfalls (jedoch mit der Reservation einer 14-tägigen Feilbietung der Waren am Ort) zu erlauben, mit ihren Kaufgütern nach Russland weiterzureisen. Den russischen Kaufleuten wurde dagegen nicht gestattet, ihre Waren über schwedische Gebiete direkt auf die westeuropäischen Märkte zu befördern, welcher Umstand sonst eine völlige Ausschaltung der hiesigen Stapelstädte aus dem russischen Transithandel zur Folge gehabt hätte.

Die Regierung hätte wohl gerne gesehen, dass die Bürger der hiesigen Stapelstädte bei der Verwirklichung der Pläne des Transithandels eine aktive Rolle gespielt hätten, d. h. sowohl

mit den russischen als auch mit den westlichen Handelszentren in aktiven Handel getreten wären und dadurch unmittelbar den erwünschten Umschwung im russischen Transithandel gefördert hätten. Da diese Möglichkeit infolge der Mittellosigkeit der estnischen Städte nicht in Frage kommen konnte, so legte man bei der Durchführung der Regierungspläne das Hauptgewicht auf das Heranziehen kapitalkräftiger ausländischer Kaufleute. Der einzige Weg zur Sicherung ihrer Beteiligung bestand jedoch in einer vielseitigen und weitgreifenden Förderung des Handels und der Schifffahrt.¹ Der dadurch vorteilhaft gewordene Handel musste schon von sich aus die Ausländer verlocken, ihren Handel mit Russland über die Ostseehäfen zu betreiben, denn es war bekannt, dass der Handelsweg über Archangelsk infolge der schwierigen Naturverhältnisse durchaus nicht befriedigte. Unter den von der Regierung ergriffenen Massnahmen sind ausser der Aufhebung des Stapelzwanges sowie der Beschränkungen für Ausländer gerade die Reformen auf dem Zollgebiet als die wichtigsten anzusehen. Die Aufhebung des Grenz- und des Kleinen Zolls, die wesentliche Senkung der Zollsätze von 6—7% auf 2%, die Vereinfachung des Zollverfahrens und die Beseitigung der auf diesem Gebiet herrschenden Missstände mussten sicherlich einen Umschwung auf dem Handelsgebiet hervorrufen, wenigstens wurden in den in Frage stehenden Jahren von allen am Handel interessierten Kreisen hierauf grosse Hoffnungen gesetzt,² um so mehr, als die Beschränkungen im

¹ Die Meinung von Axel Oxenstierna in dieser Frage war: „... Jag syr intet annat expediens än det jag för dette ofta haver ihug kommet, göra vägen rickligh och slätt, så och öppna dem som vele draga comercierne utur Ryssland på svenska städerne (och) portarne och tractera dem humaniter utan förändring...“ A. Oxenstierna an E. Oxenstierna am 24. II. 1650 (Kopie), Kungl. Vitt. Hist. o. Antikvitets Akademien. Die Ansicht seines Sohnes Erik Oxenstierna fällt ganz mit der des Vaters zusammen, s. E. Oxenstierna an P. Heltscher (?) am 2. X. 1647, ERKkA A 57 ERKA.

² Der schwedische Resident in Moskau C. Pommerening an A. Oxenstierna am 21. II. 1648, Ox. saml. RA, und an Christina am 13. I. und 9. III. 1649, 18. V. 1650, Muscovitica RA; der schwedische Agent in Nowgorod A. Ebers an A. Oxenstierna am 12. XII. 1648, 22. I. 1649, Ox. saml. RA; die Abgesandten des Rats von Narva an Christina 1650 (undatiert), Livonica II 205 RA; der Rat von Tallinn an die nach Russland gehenden

Öresund für die schwedischen Waren aufgehoben und für die fremden teilweise erleichtert worden waren.³ Auch der Bezeichnung der Seewege durch leuchtende Seezeichen sowie der Instandsetzung der Binnenwasserwege und der Häfen widmete die Regierung grosse Aufmerksamkeit. Da dies alles aber die Investierung grösserer Kapitalien erforderte, über welche weder die Regierung, noch die Städte verfügten, so entsprachen die Resultate bei weitem nicht der auf die Sache verwendeten Energie. Von den 6 geplanten Leuchtbaken wurden in der Tat bloss 3 errichtet, und zwar eine am Wasserweg des Finnischen und 2 an dem des Rigaschen Meerbusens. Auf dem Gebiet der Instandsetzung der Binnenwasserwege waren die Ergebnisse beinahe gleich Null. Die versandete Narva-Flussmündung blieb nach wie vor unvertieft, ganz zu schweigen von dem unter den damaligen Verhältnissen fast phantastisch anmutenden Plan der Schiffbarmachung des Wasserweges Pärnu—Tartu—Pleskau. Aus Mangel an Geld und an Fachleuten für Wasserbauarbeiten wurden auch die versandeten Häfen von Tallinn und Pärnu nicht vertieft.

Neben den obengeschilderten Massnahmen schenkte die Regierung der wirtschaftlichen Erstarkung der einheimischen Bürger recht viel Aufmerksamkeit. Dadurch dass sie den auswärtigen Kaufleuten Vergünstigungen bot, hoffte die Regierung, dass der sich belebende Handel die einheimischen Kaufleute allmählich kapitalkräftiger machen würde, die dann später auf dem wirtschaftlichen Gebiet aktiv mitwirken könnten. Mit gleicher Zielsetzung war man bestrebt, die hinsichtlich des Kommissionsgeschäfts (d. h. des Faktorei- und Maskopeihandels) zwischen den ausländischen und den einheimischen Bürgern bestehenden Beschränkungen aufzuheben, ferner die vorhandenen kleinen Kapitalien zu grossen Schiffahrts- und Handelskompanien zusammenzuziehen und endlich auf reiche auswärtige Kaufleute im Sinn einer dauernden Ansiedlung in den hiesigen

schwedischen Abgesandten 1647 (?), TA; P. Heltscher an A. Oxenstierna am 25. III. 1647; Ph. Krusenstiern an A. Oxenstierna am 18. XI. 1648, Ox. saml. RA.

³ Die Niederländer erhielten Zollfreiheit gegen eine entsprechende Jahreszahlung an die dänische Regierung.

Städten einzuwirken. Obschon auch diese Bestrebungen nicht gerade als erfolgreich zu bezeichnen sind, so machte sich immerhin eine ständige Zunahme des Wohlstandes der Städte, insbesondere Narvas, bemerkbar. Dies kommt sowohl in der recht grosszügigen Geschäftstüchtigkeit der Kaufleute, wie auch in der schwungvollen Bautätigkeit zum Ausdruck. In engerem Zusammenhang mit dieser Politik der Regierung standen auch die Anregungen zur Anlage einer einheimischen Handelsflotte und von Manufakturen. Der anscheinend gute Verdienst der Schiffe an dem Warentransport und die gewerblichen Erträge sollten den hiesigen Städten zu schnellem Aufblühen verhelfen. Die dahinzielenden Bestrebungen misslangen jedoch z. T. aus Kapitalmangel, z. T. aber infolge des bald ausbrechenden Krieges. Immerhin dürfen wir auch hier die gewonnenen Erfahrungen nicht unterschätzen, Erfahrungen, an Hand deren man in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts schon hervorragende Resultate erzielte.

Endlich interessierte uns die Frage, zu welchen realen Ergebnissen die Transithandelspolitik der von Oxenstierna geleiteten schwedischen Regierung eigentlich geführt hat, ob diese ebenso fruchtlos waren wie die der früheren Regierungen oder ob sie immerhin als positiv anzusehen sind? Wenn wir die Berichte der Amtspersonen und die Zollrechnungen betrachten, so besteht kein Zweifel, dass die Unternehmungen der Regierung bereits am Ende der hier behandelten Periode Früchte trugen,⁴ ganz zu schweigen von dem auffallenden Nutzen der angewandten Massnahmen für die schwungvolle Entwicklung des Handels in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts. Etwa vom Jahr 1649 an begannen aus Nowgorod, Pleskau und entfernteren Städten Russlands russische Exportwaren, wie Pottasche, Flachs, Hanf, Rohseide, Felle, Juchtenleder, ungegerbtes Leder, Rhabarber, Talg usw. in

⁴ Wir haben in der vorliegenden Arbeit weder die tatsächliche Entwicklung des Handels näher verfolgt noch eine Statistik über die Grösse des Warenaustausches in den einzelnen Jahren, über die Warensorten und das Bedeutungsverhältnis der verschiedenen Export- und Importländer angeführt. Die Spärlichkeit des Quellenmaterials ermöglicht nicht, das befriedigend zu tun, denn es fehlen z. B. von Narva überhaupt die Zollbücher für die behandelten Jahre.

solchen Mengen in Tallinn, Narva und Nyen einzutreffen, wie man es seit Menschengedenken nicht erlebt hatte. Erstmalig erschienen nun auf den hiesigen Handelsmärkten Moskauer Kaufleute; andererseits knüpften auch manche Kaufleute aus Narva und Tallinn, wie die Brüder Numens und Paulsen, mit den Moskauer Kaufleuten geschäftliche Beziehungen an. Nicht ein einziges aus Russland, noch aus den Niederlanden, Lübeck oder anderswoher kommendes Schiff verliess die hiesigen Häfen unbefrachtet, trotzdem die Getreideausfuhr meist verboten war. Es blieben sogar grosse Mengen russischer Waren aus Mangel an Frachtschiffen am Ort liegen. Nach dem Bericht des Kommerzdirektors Philipp Krusenstiern war der Handel von Tallinn, Narva und Nyen bis zum Jahr 1654 um ein Mehrfaches gestiegen. So brachte das in Tallinn in den früheren Jahren kaum ca. 3000—4000 Reichstaler eintragende Portorium im Jahre 1654 allein über 12.000 Reichstaler ein. In Narva hatten der Lizent, das Portorium, die Akzise und alle übrigen Steuern insgesamt früher kaum 5000 Reichstaler im Jahr ergeben und in Nyen nicht über 3000 Reichstaler. 1654 erhielt man dagegen vom Portorium allein 20.000 Reichstaler in Narva und 15.000 Reichstaler in Nyen. Die Portorium- und Lizenteinnahme der drei Städte zusammen belief sich im genannten Jahr auf ganze 70.000 Reichstaler. Auch der Anteil der einheimischen Bürger am russischen Transithandel war in schnellem Steigen begriffen. Im gleichen Jahr 1654 kauften Narvaer Bürger aus Russland, hauptsächlich aus Moskau, Waren im Wert von ca. 500.000—600.000 Reichstaler auf.⁵ Über

⁵ Ph. Krusenstiern an A. Oxenstierna am 25. II., 14. III., 5. V. 1649, an E. Oxenstierna am 2. XII. 1653, 21. I. und 3. VII. 1654, Ox. saml. RA; Ph. Krusenstierns Memorandum an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA; Ph. Krusenstierns Memorandum an die Vormundschaftsregierung von Karl XI. vom 18. VI. 1660, Handel und Schifffahrt RA; J. de Rodes an E. Oxenstierna am 29. III. 1651 und 23. III. 1652, an A. Oxenstierna am 23. III. 1652, Ox. saml. RA; an Christina am 20. X. 1652, Muscovitica RA; A. Ebers an Christina am 3. II. 1654, Muscovitica RA; G. Glottaw an E. Oxenstierna am 15. I. 1654; C. Meuseler an E. Oxenstierna am 8. IV. 1654, Ox. saml. RA; E. Oxenstierna an Christina am 12. V., 23. XI., 15. XII. 1649, Livonica II 9 RA; K. Mörner an Christina am 10. I. und 14. III. 1650, Livonica II 171 RA; P. Loofeldt an den Gouverneur von Livland

Anzahl der Schiffe, die in den Jahren 1638—1658 Tallinn, Narva und Nyen angelaufen haben. ⁶

J a h r e	Tallinn			Narva			Nyen		
	(ausländische Schiffe und Schuten)			(einheimische und ausländische Schiffe und Schuten)			(westliche ausländische Schiffe und Schuten)		
	Ein-klarert	Aus-klarert	Zusammen	Ein-klarert	Aus-klarert	Zusammen	Ein-klarert	Aus-klarert	Zusammen
1638	?	?	112	?	?	116	?	?	15
1639	45	38	83	46	49	95	5	5	10
1644	52	49	101	33	38	71	8	9	17
1649	53	50	103	59	57	116	Angaben fehlen		
1651	86	73	159	70	72	142	"	"	
1653	61	61	122	85	78	163	"	"	
1657	36	31	67	28	34	62	"	"	
1658	43	42	85	33	29	62	"	"	

die Belegung der Schifffahrt erhalten wir auch durch die Zollrechnungen eine gewisse Vorstellung. Obwohl die obige Tabelle grosse zeitliche Lücken aufweist, so ersehen wir doch aus ihr die auffallende Belegung der Schifffahrt von Tallinn und Narva seit dem Jahre 1649. Narva zeigt einen anhaltenden Aufstieg. In Tallinn macht sich dagegen im Jahr 1653 ein Rückgang bemerkbar, der durch den Englisch-Niederländischen Krieg (1652—1654) zu erklären ist.⁷ Einen allgemeinen Rückschlag rief später hier der Russisch-Schwedische Krieg von 1656—1658 hervor.

H. Thurn am 22. II. 1651, LRKkA XIX 4 ERKA; Scheltema I 235; SRp. XV 406; Olearius 58-59.

⁶ Die in der Tabelle angeführten Zahlen sind auf Grund der Lizenzrechnungen der entsprechenden Städte zusammengestellt. Sie geben ein annäherndes Bild vom Steigen oder Sinken des Handels in den einzelnen Jahren. Die in den Rubriken der verschiedenen Städte angeführten Zahlen sind jedoch nicht miteinander vergleichbar, weil sie auf Grund ungleichartiger Berechnungen erhalten worden sind. Lizenzrechnungen von Liv-, Est- und Ingermanland 1638—1658, LRKkA XXII 139 — 148 ERKA.

⁷ Immerhin wurde die Handelslage von Tallinn noch im Jahre 1654 als sehr gut angesehen. S. Ph. Krusenstierns Memorandum an die Vormundschaftsregierung von Karl XI. vom 18. VI. 1660, Handel und Schifffahrt RA.

Die Belebung des Handels von Tallinn, Narva und Nyen kann man wohl kaum zu 100% der geschickten Handelspolitik der schwedischen Regierung zuschreiben, denn es gab noch zwei andere Faktoren, die hier wesentlich mitwirkten. Vor allem zwang der durch die Aufhebung der weitgehenden Vorrechte der Ausländer in den ersten Jahren der Regierung des Zaren Alexei Michailowitsch bedingte Rückgang des Archangelsker Handels die englischen und niederländischen, wie schliesslich auch die russischen Kaufleute selbst, ihren Blick auf die Küstenstädte der Ostseeprovinzen zu richten. Der zweite Grund lag in der Stockung der Schifffahrt über das Nördliche Eismeer während des Englisch-Niederländischen Krieges in den Jahren 1652—1654. Durch diese aussenpolitischen Ereignisse war ein günstiger Boden für eine fruchtbare Propagierung des Ostsee-Handelsweges sowie aller seiner Vorzüge geschaffen worden.⁸ Aber man darf die Bedeutung dieser Faktoren auch keineswegs überschätzen. Wäre nicht der Boden durch Neuerungen vorbereitet gewesen, so hätte man wohl kaum solche Ergebnisse erzielt.

Anzahl der Schiffe, die Narva in den Jahren 1662—1699 ange-
laufen haben.⁹

Jahre	Einklarierte Schiffe	Ausklarierte Schiffe	Jahre	Einklarierte Schiffe	Ausklarierte Schiffe
1662	75	72	1689	96	92
1666	75	68	1690	129	131
1668	67	68	1691	159	142
1671	67	63	1692	126	116
1672	62	57	1694	151	144
1677	91	95	1695	169	154
1679	98	93	1696	128	129
1680	94	100	1697	123	112
			1699	213	204

⁸ Ph. Krusenstierns Memorandum an Christina und an das Kommerzkollegium vom 10. VI. 1653, TA; Olearius 58-59.

⁹ Kassen- und Portoriumsbücher von Narva 1662—1699, NLA. Die angeführten Zahlen enthalten ausser den Schiffen auch Schuten und Boote. Von den letzteren kommen in der Tat bloss einige vor.

Der Transithandel erfreute sich dieses Mal allerdings nur einer kurzfristigen Blüte, denn der 1656 ausgebrochene Russisch-Schwedische Krieg wirkte hemmend auf ihn. Nach Beendigung des Krieges wurde der Zustand jedoch wieder durchaus befriedigend (auf Grund der Angaben über die Narvaer Seefahrt, in welcher die Lage des Transithandels wohl am deutlichsten zum Ausdruck kommen dürfte). In den siebziger Jahren des Jahrhunderts beginnt ein neuer Aufstieg, der von 1690 an besonders hervorragende Ausmasse annimmt.

Wie wir an Hand der vorgelegten Daten ersehen haben, hatte der Handel von Narva gegen Ende des Jahrhunderts ein relativ hohes Niveau erreicht. Dieser Aufstieg war aber nicht so sehr durch die Produktionssteigerung des örtlichen Hinterlandes (d. h. von Ingermanland und Alutaguse) bedingt, wozu auch keine besonderen Voraussetzungen vorlagen, als gerade durch die Belegung des russischen Transithandels, der sich dank der planmässig geleiteten Handelspolitik der schwedischen Regierung sowie einiger aussenpolitischer Ereignisse in viel grösserem Umfang als bisher wieder nach Narva richtete. Grosse Mengen russischen Flachses und Hanfs wurden über Narva auf die englischen, niederländischen, deutschen und schwedischen Märkte geschafft. Auch die Ausfuhr von Pottasche, Teer, Fellen, Leder, Talg und Tran war ansehnlich. Daneben tritt aber von den 70-er Jahren des Jahrhunderts an als ganz neuer Exportartikel russisches Holzmaterial auf, das aus den grossen Waldgebieten am Oberlauf der Flüsse Luga und Pljussa nach Narva befördert wurde. Dieser Exportartikel wurde teils — wie das Material für Masten, Rahen, Bugspriete, Spieren usw. — unbearbeitet ausgeführt, teils aber zu Brettern und Balken zersägt. Den wichtigsten Handelsmarkt für diese Waren boten die Niederlande.¹⁰ Dieser auffallende Erfolg, der in grossem Masse als Gelingen der grosszügigen wirtschaftspolitischen Pläne der schwedischen Regierung der Zeit Christinas zu buchen ist, war gerade durch die wirtschaftlichen Reformen dieser Epoche hervorgerufen. Dieses wird zu Ende des Jahrhunderts sowohl von der Kaufmannschaft Narvas als von dem schwedischen Kommerzkollegium selbst konstatiert. Von seiner anerken-

¹⁰ Soom Narva metsakaubandus.

nenden Einschätzung der wichtigsten handelspolitischen Reformen der Zeit Christinas — der Zollsenkung, sowie der Freigabe des Handels der Fremden untereinander — legt das Kommerzkollegium in seinen nachfolgenden Zeilen öffentliches Zeugnis ab: „..... Detta hafwer och haft den önskelige wärkan och eftertryck, att E. Kongl. M^{ts} låfwade intention och afseende har därigenom till en god del ernåt dess föresatte ändamål, i det denne handelen så småningom, åhr ifrån åhr, sig till Narfwa och Nyen dragit hafwer och sig sålunda darsammastädes förmehrat, att Eders Kongl. M^{ts} intrader och licenterne, som licentböckerne det uthwijsa kunna, märkligen deraf tilltagit och sig förökad, hvilket man med skähl kan tillräkna denne handelsfriheten, jemte licentens moderation till 2%, som icke allenast hafwer dit lockat de fremmande, så Engländare som holländare och andre med deras anseelige capitaler, uthan och oppmuntrat dee Zaariske Rysarne, förnemlig:¹¹ i Pleskou och der kring liggande orter, dehls genom egne, dehls och andre deras landsmäns medell, draga till sig åthskillige vahrer mitt uthur Ryssland och staden Muscou, som eljest för detta gemehnligen äro till Archangell förde wordne. . . .“¹¹ An diesem Aufblühen des Handels hatte auch Nyen teil.¹² Tallinn dagegen hatte auf sein zäh verfochtenes Stapelrecht verzichten müssen, und seine Bedeutung als Vermittler des russischen Transithandels sank.

¹¹ Das Kommerzkollegium an Karl XI. am 18. III. 1697, Reg. d. Kommerzkollegiums 1697 ÖA.

¹² Das Kommerzkollegium an die Vormundschaftsregierung von Karl XII. am 28. V. 1697, Reg. d. Kommerzkollegiums 1697 ÖA.

Register.

Die Register sind nach der Reihenfolge des estnischen Alphabets geordnet; daher stehen die Buchstaben õ, ä, õ, ü nach v (w), während å am Schluss folgt.

A. Personennamen.

Im Register sind die Namen des Textes berücksichtigt worden, dagegen diejenigen der Anmerkungen nur soweit, als sie referierenderweise erscheinen.

- Alebeck (geadelt Örnklou), Per Larsson, Unterstatthalter in Narva 48, 64, 117.
- Alexei Michailowitsch, Zar von Russland 41, 69, 182, 246, 258.
- Ambjörn, Pastor von Ruhnu 210, 212.
- Anders Eriksson (Hästehufvud), Gouverneur von Saaremaa 209, 210, 212.
- Anthones, Johann, Kaufmann 219.
- Arpen, Adrian von, hansischer Kaufmann 19.
- Aschborn, englischer Kaufmann in Russland 247.
- Bagge, Per, schwedischer Offizier 4.
- Bathory, Stephan, König von Polen 3, 64, 65, 104, 128.
- Bech (geadelt Rosenbach od. Rosenbeck), Bernhard zur, Syndikus in Tallinn 36—38.
- Belouss, Jakow, Narvaer Kaufmann 178, 190.
- Belouss, Pawel, Narvaer Kaufmann 178.
- Belouss, Pjotr, Narvaer Kaufmann 178.
- Berger, Lubbert, Aufseher des hansischen Kaufhofes in Pleskau 90, 91.
- Bilau, Friedrich, Gutsbesitzer in Kurland 213.
- Brahe, Per, Reichsdrost, Generalgouverneur von Finnland 205.
- Brakell, J., Landrat in Estland 64.
- Bröijer, Anton, Kaufmann in Viipuri 22, 23, 52.
- Burgh, Coenrad, Bürgermeister von Amsterdam 249.
- Bååt, Nils, Regimentskommandeur 232.
- Chodkiewicz, Johann, polnischer Administrator in Livland 65.
- Christian IV., König von Dänemark 32, 158, 214.
- Christina, Königin von Schweden 13, 27, 28, 35, 47, 61, 65, 69, 81, 205, 252, 260.
- Cornelissen, T., Bakenmeister 207.
- Daucke, Heinrich, Schiffer 219.
- De la Gardie, Jakob, Reichsrat 205, 206.
- De la Gardie, Magnus Gabriel, Generalgouverneur von Livland 71.
- Dellinghusen, Evert, Inspektor der Leuchtbake auf Hiiumaa 206—208.
- Dellinghusen, Evert, Tallinner Kaufmann 127.

- Dokutschajew, Andrei, Narvaer Kaufmann 195.
- Drake, Hans, Landeshauptmann der Lehen Iwangorod, Jama und Koporje 48, 70, 94, 95.
- Du Quesne, Abraham, französischer Reeder 17.
- Durelius, Magnus, schwedischer Resident in Helsingör 211.
- Ebers, Adolf, schwedischer Handelsagent in Nowgorod 85—87, 112, 247.
- Eckhof, Arent, Bürgermeister in Pärnu 13.
- Engdes, Edelmann in Estland 187, 188.
- Erich VII., König von Dänemark 158.
- Erik XIV., König von Schweden 5, 6, 29, 39.
- Farensbeck, Demetri, russischer Agent 82.
- Feldtriel, Johann van, Führer der holländischen Delegation in Russland 18.
- Fersen, Oberstleutnant 187, 188.
- Fleming, Klaus, Generaladmiral 5.
- Fock, Marten 180.
- Fougdt, Jakob, Bürgermeister von Narva 169, 221—224, 228.
- Friedrich, Herzog von Holstein-Gottorp 20—22.
- Friedrich II., König von Dänemark 3.
- Glottaw, Georg, Portoriumsverwalter in Tallinn 186, 187, 207.
- Glöxin, David Dr., Syndikus in Lübeck 37.
- Gohren, Wilhelm, Ratsherr in Lübeck 37.
- Gustav II. Adolf, König von Schweden 8—10, 12, 13, 15—17, 23—25, 27, 28, 42, 45, 52, 61, 62, 64, 65, 75, 81, 89, 115—117, 158, 167, 170, 173, 183, 185, 193, 198.
- Gyllenhielm, Karl Karlsson, Reichsrat, Lehnsherr der Insel Ruhnu 210.
- Gyllenstierna, Erik, Generalgouverneur von Ingermanland 84, 99, 105.
- Hans Larsson, Admiral 4.
- Haselhorst, niederländischer Faktor in Narva 90.
- Hastfer, Johann, Edelmann in Estland 187, 188.
- Heltscher (geadelt Rosenbaum), Peter, Zollverwalter von Liv-, Est- und Ingermanland 32, 41, 46, 54—56, 63, 71, 77, 120—122, 127, 131—133, 135, 139, 143, 146, 152, 191, 210.
- Hendrichson, Johann 219.
- Herbers, Hermann, Bürgermeister in Narva 189, 195, 218.
- Herbers, Katharina 190.
- Horn, Gustav Evertson, Generalgouverneur von Ingermanland 231, 232.
- Hästhufvud s. Anders Eriksson.
- Janson, Hindrich, holländischer Matrose 237.
- Johann III., König von Schweden 3, 4, 6, 8, 101, 110.
- Johansen, Berent, Schiffer 190.
- Jonas Persson, Rentmeister in Narva 193.
- Kanthersten, Lars, Mitglied der schwedischen Delegation in Russland 245.
- Karl I., König von England 246.
- Karl IX. König von Schweden 4—8, 12, 14, 237.
- Karl X. Gustav, König von Schweden 232.
- Karl Klasson 239.
- Kellermann, Hinrich, russischer Agent 87.
- Kempe, Daniel, Assessor des Hofgerichts von Tartu 33, 54, 55, 137, 138.
- Kettlewell, William, Narvaer Kaufmann 167.
- Knoch, Hans, Sämischgerber in Narva 195.

- Koskull, Anders, Statthalter zu Tartu 107, 133.
- Krusius s. Krusenstiern.
- Krusenstiern (Krusius), Philipp, Kommerzdirektor von Est- und Ingermanland u. Burggraf von Narva 29, 46—48, 59, 103, 136, 150, 151, 153, 167, 169, 170, 172—176, 186—189, 191—193, 198, 216, 219—221, 226, 228, 229, 231, 232, 238, 242, 244, 245, 250, 257.
- Königfels, Tobias, Ingenieur, Zeugmeister zu Riga 229—232, 234, 235, 240.
- Ladaille, Peter de, Agent eines ausländischen Kaufmanns 149.
- Lagerfeldt, Israel, schwedischer Gesandter in London 160.
- La Haie, französischer Gesandter in Russland 20.
- Lars, Larsson, Bürgermeister in Narva 11.
- Leijonsköld, Mårten, Generalzollverwalter 138, 214.
- Lohman, Melcher, Tallinner Bürger 207.
- Loofeldt, Anton Peter, schwedischer Resident in Moskau 134, 149.
- Lucht, Lorenz 237, 238.
- Mannersköld, Nils Assersson, Gouverneur zu Narva 23, 89, 90, 91, 97—99, 105, 118, 119, 126, 127.
- Marquart, Johann, Vertreter Lübecks auf den Friedensverhandlungen zwischen Schweden und Dänemark 142.
- Mengden, Engelbrecht, Präsident des Hofgerichts von Tartu 33, 54, 55, 64, 90, 122, 137.
- Meuseler, Cordt, Tallinner Kaufmann 187—189.
- Moulin, Jakob de, schwedischer Resident in Moskau 249.
- Mundt, Heinrich, Bürgermeister in Iwangorod 48, 224.
- Möller, Johann, schwedischer Resident in Moskau 16, 24.
- Mörner, Karl, Generalgouverneur von Ingermanland 48, 51, 64, 85—87, 99, 223.
- Neufindt, Peter, Zollverwalter in Pärnu 240.
- Nieding, Brun, Lübecker Kaufmann 179.
- Numens, Laurens, Narvaer Kaufmann 172, 178—180, 190, 195, 219, 256.
- Numens, Levin, Narvaer Kaufmann 172, 178, 179, 190, 256.
- Oetken, Hermann, Edelmann in Kurland 213.
- Ohm, Hans, Tallinner Bürger 183.
- Oxenstierna, Axel, Reichskanzler 20, 27, 32, 33, 36—38, 46, 48, 71, 76, 77, 81, 82, 86, 92, 95, 137, 139, 142, 161, 221, 222, 252, 254, 256.
- Oxenstierna, Bengt, Generalgouverneur von Liv- und Ingermanland 53, 77, 83, 88, 117, 119, 121, 125, 126, 128, 131—133, 157, 212.
- Oxenstierna, Erik, Gouverneur von Estland, Direktor des schwedischen Kommerzkollegiums, Reichskanzler 41, 58, 59, 64, 67—69, 85—87, 100, 107—109, 113, 143, 144, 146, 148, 153—155, 172, 175, 176, 186, 189, 191, 193, 198, 201, 202—206, 237, 238, 248, 249.
- Oxenstierna, Gabriel, Generalgouverneur von Livland 63, 64, 135, 208, 209, 211, 249.
- Palmstruch, Johann, Bankier in Stockholm 167.
- Paulsen, Michael, Tallinner Kaufmann 175, 176, 187, 188, 196, 256.
- Peter Sitge Simons Sohn, Schiffer 189.
- Porteus, Jakob, Narvaer Kaufmann 167.
- Pöppelmann, Cordt, Bürgermeister in Narva 123, 193—195, 224.

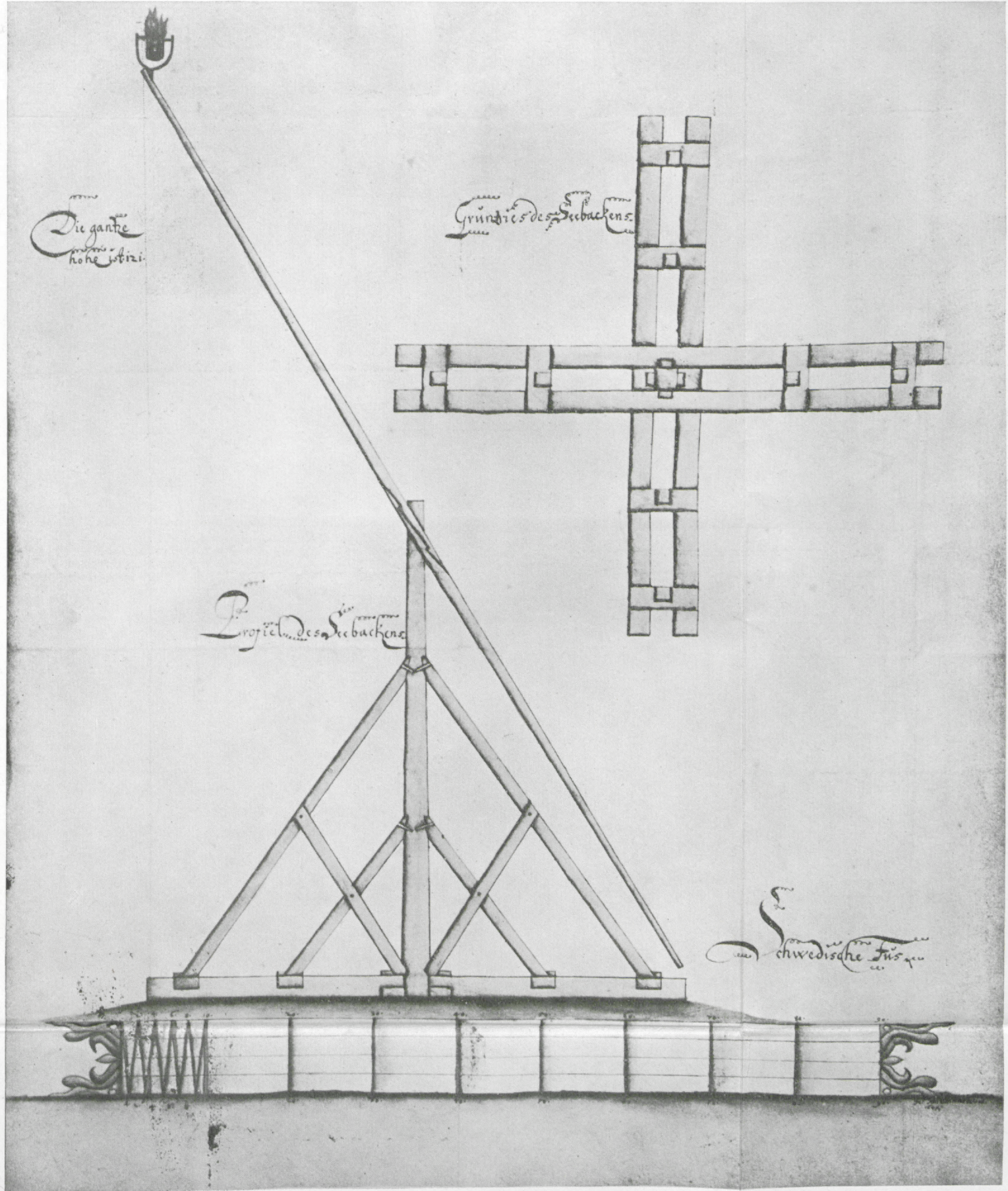
- Radziwill, Georg, polnischer Administrator in Livland 65.
- Ramunder 180.
- Reinert, Cornelius, holländischer Schiffer 218.
- Reinhart, Georg Hinrich, Ratssekretär in Narva 123.
- Renteln, Oldermann der Grossen Gilde in Tallinn 144.
- Ring, Jonas Gudmundsson, Zollverwalter zu Tartu und Vastseliina 133.
- Ritz, David, englischer Kaufmann in Moskau 138.
- Rodde, Hans, Lübecker Kaufmann 90.
- Rodde, Kasper, Lübecker Kaufmann 90.
- Rodenburg, Johann, Quartiermeister von Livland 47, 50, 209, 210, 220, 226.
- Rodes, Johann de, schwedischer Handelsagent in Russland 175, 196, 244, 247.
- Roeling, Jakob, Nyener Kaufmann 166.
- Rosenbach s. Bech
- Rosenbaum s. Heltscher
- Rouselius, holländischer Kaufmann 22.
- Rowley, John, englischer Kaufmann 10, 19.
- Rowley, William, englischer Kaufmann 10, 19.
- Runge, Thomas, Lübecker Abgesandter in Schweden 35, 91.
- Schade, Jeronimus, Reeder 181.
- Schlein, Valentin, Lizentverwalter in Narva 146.
- Schnell, Johann, Narvaer Kaufmann 181.
- Schwengeln, Georg, Fortifikations-Ingenieur 233.
- Seulenberg, Hindrich, Narvaer Zeugmeister 193, 195, 226, 229.
- Sigismund, König von Polen 6, 65.
- Sixt van Sandelier, Abraham, Leiter der holländischen Handelskompanie in Ingermanland 18, 52.
- Skytte, Johann, Generalgouverneur von Liv- und Ingermanland 11, 14—19, 66, 115, 128.
- Spengler, Hieronimus, Pärnuer Bürger 170.
- Spierinck, Aert, Lizentverwalter von Liv-, Est- und Ingermanland 14—16, 115.
- Spierinck, Peter, Lizentverwalter in Preussen 21.
- Stampel, Anders, Assessor des Hofgerichts von Tartu 65.
- Steen, Bernhard, einer der Leiter der holländischen Handelskompanie in Ingermanland 18, 52, 55.
- Stegeling, Hindrich, Bakeninspektor auf Ruhnu u. Sörve 205, 207, 211, 212.
- Stenbock, Erik, Gouverneur zu Riga, Generalgouverneur von Ingermanland 70, 71, 95, 221, 225—228.
- Stiernhielm, G., Assessor des Hofgerichts von Tartu 65.
- Stojanow, Semjon, Nowgoroder Kaufmann 86.
- Stuart, Alexander, Führer der englischen Delegation in Russland 19.
- Stålar, Arvid Eriksson, Statthalter in Narva 110.
- Tophan, Christoffer, englischer Kaufmann 179.
- Trana, Erik Andersson, Kriegskommissar von Liv- und Ingermanland 10, 11, 17.
- Tunder (geadelt Tunderfelt), Jürgen, Narvaer Kaufmann 180, 181.
- Wangersen, Georg, Bürgermeister in Tallinn 96.
- Warneke, Joachim, Bürgermeister in Tartu 77.
- Wasa, Gustav, König von Schweden 3, 6, 84.

- Weydenhain (auch Weydenheim), Johann, Kommerzdirektor von Livland u. Burggraf von Pärnu 59, 112, 170, 171, 181, 234, 235, 240.
- Wickevoort, Johann van, Amsterdamer Kaufmann 72, 78, 181, 196, 234.
- Wickevoort, Jürgen 234.
- Willebrandt, niederländischer Faktor in Narva 90.
- Witsh, englischer Kaufmann in Russland 129.
- Wrangell, Hans, Landrat von Estland 187, 188.
- Wybers, Bürgermeister in Tartu 65.
- Wybes, Peter, dänischer Resident in Schweden 31.
- Örnklou s. Alebeck.
- Üxküll, O., Landrat von Estland 64.
- B. Ortsnamen.**
- Aa (Haackhof) 30, 96.
- Alüksne (Marienburg) 61.
- Alutaguse 259.
- Amsterdam 72, 181, 187, 234, 249.
- Archangelsk 3, 4, 10, 16, 18, 19, 21, 22, 24, 28, 32—37, 40, 41, 53, 54, 57, 79, 82, 129, 130, 137, 138, 151, 160, 164, 175, 178, 196, 225, 242, 243, 245—248, 254, 258, 261.
- Bremen 2.
- Brömsebro 159, 184.
- Cēsis (Wenden) 71.
- Cholmogory 4.
- Christianopel 159.
- Dagö s. Hiiumaa.
- Danzig 15, 146, 150, 243.
- Daugava-Fluss (Düna) 74, 80, 240.
- Deutschland 10, 15, 17, 18, 31, 71, 81, 87, 92, 94, 109, 115, 116, 130, 140, 183, 244, 260.
- Dieppe 17.
- Dnjepr 74.
- Domesnäs s. Kolka.
- Dänemark 3, 5, 18, 31, 32, 84, 142, 157—160, 163, 184, 214.
- Düna s. Daugava-Fluss.
- Eckernförde 245.
- Eider 245.
- Emajõgi 72, 233.
- England 2, 4—6, 10, 19, 20, 22, 23, 41, 66, 109, 129, 160, 165, 182—187, 189, 196, 242, 244—251, 258, 260.
- Enkhuizen 190, 237.
- Estland 1, 2, 24, 27, 28, 42, 43, 58, 59, 74, 80—82, 105, 108, 113, 116, 136, 141, 145, 146, 164, 165, 182, 185—187, 193, 197, 199, 201, 204, 226, 231, 236, 239—241, 243, 249, 252.
- Finnischer Meerbusen 8, 10, 22, 24, 28, 58, 61, 76, 93, 145, 146, 201, 213, 236, 241, 242, 253.
- Finnland 3, 4, 6, 42, 83, 84, 115, 117, 162, 192, 202, 204, 206, 216, 255.
- Finnmarken 5.
- Florenz 150.
- Frankreich 2, 4, 17, 20, 23, 184.
- Gauja-Fluss 234.
- Genua 150.
- Göta-Kanal 233.
- Göteborg 159, 160, 170, 181, 184, 188.
- Haackhof s. Aa.
- Haapsalu 75.
- Hamburg 2, 17, 55, 151, 179, 243—245.
- Hanse 9, 19, 29, 34, 35, 66, 67, 79, 84, 113.
- Helsingör 211, 212.
- Helsinki 6, 9, 201, 205, 207.
- Hiiumaa (Dagö) 148, 201, 202, 204—207, 241.
- Holland 18, 20, 22, 23, 218, 237, 244, 249, 260.
- Holstein-Gottorp 20—22, 25.
- Indien 20.
- Ingermanland 8, 9, 11, 18, 20, 24, 28, 32, 43, 51, 52, 54, 57—59, 74, 84, 116, 117, 121, 122, 124, 127,

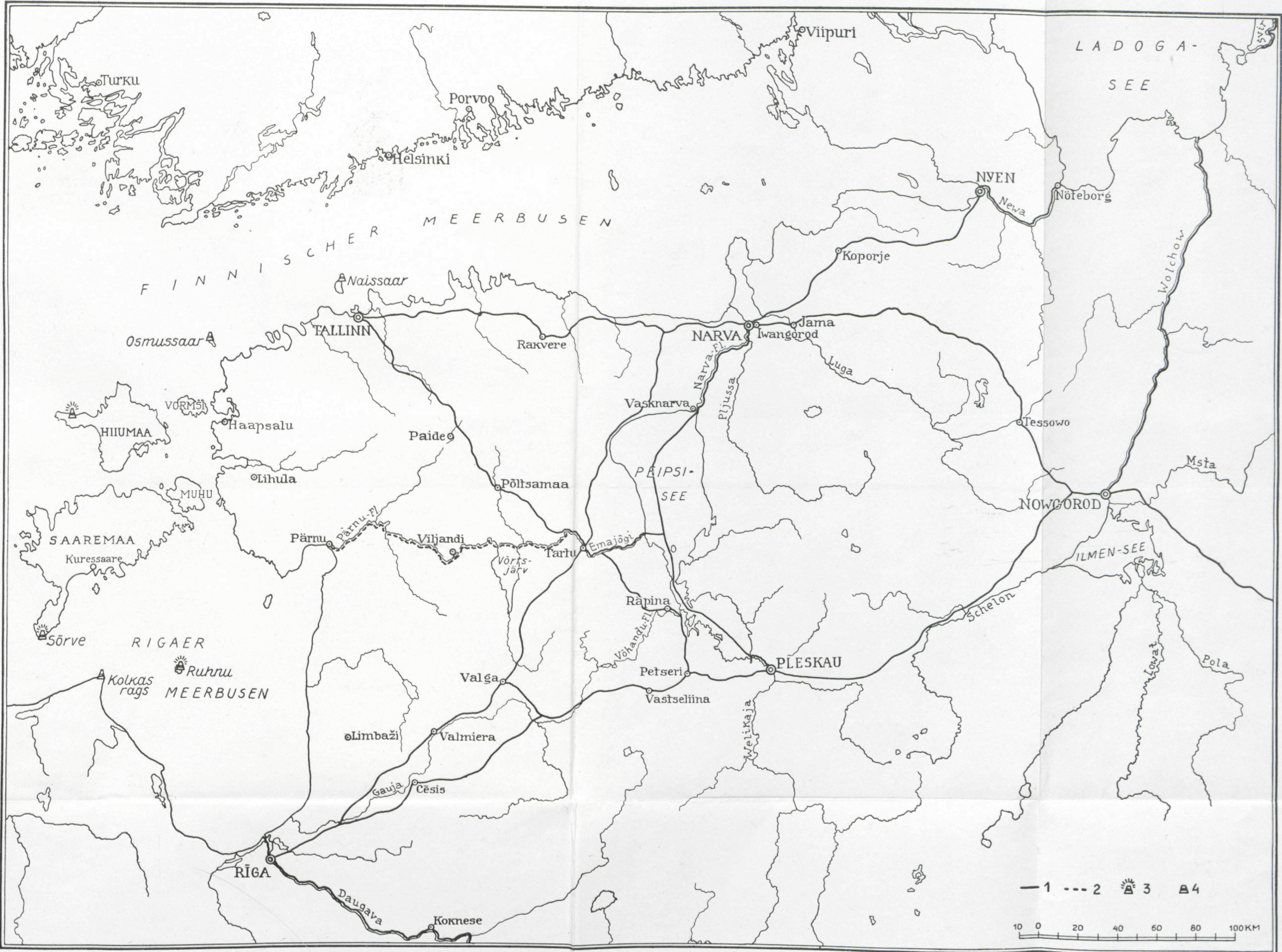
- 136, 138—141, 145, 146, 164, 170,
192, 202, 206, 223, 226, 231, 249,
259.
- Iwangerod 8, 11, 23, 28, 42—49, 51,
54, 56, 58, 61, 70, 76, 78, 83, 99,
116, 123—125, 127, 128, 177, 217.
- Jama 8, 45, 47, 70, 75, 127.
- Joala 125, 194, 214.
- Joala-Fall 193.
- Kannanlahti 4.
- Kap der Guten Hoffnung 20.
- Kareljen 52.
- Knäred 158.
- Kokenhusen s. Koknese.
- Koknese (Kokenhusen) 135.
- Kola 3—5.
- Kolga 189.
- Kolka (Kolkas rags, Domesnäs) 208,
213, 241.
- Kolkas rags s. Kolka.
- Koporje 8, 9, 45, 47, 57, 70, 75, 127.
- Kudruküla 216, 221, 226.
- Kulgu 214, 233, 239.
- Kunda 180.
- Kuressaare 75, 201, 208—210, 212.
- Kurland 146, 208.
- Köpu 208.
- Käkisalmi 57, 75, 140.
- Königsberg 146, 150.
- Ladoga (russ. Stadt) 34.
- Ladoga-See 11, 55, 74.
- Lemsal s. Limbaži.
- Limbaži (Lemsal) 65, 68, 71, 73.
- Litauen 73, 80, 129, 146.
- Livland 12, 19, 28, 59, 65, 71, 72,
86, 97, 110, 116, 136, 139, 141,
146, 234—236, 247, 249.
- London 187, 190, 250.
- Luga-Fluss 192, 200, 220, 260.
- Lübeck 9, 17, 34—40, 43, 55, 56, 58,
62, 76, 85, 86, 89—95, 98, 102, 106,
108, 110, 113, 119, 126, 135, 137,
140—142, 150, 151, 162, 163, 166,
169, 181, 190, 218, 236, 242—244,
246, 256.
- Lüganuse 96.
- Marienburg s. Alüksne.
- Moskau 16, 18—22, 24, 34, 35, 57,
70, 74, 87, 107, 109, 129, 134, 138,
142, 149, 151, 160, 178—180, 243,
245—247, 251, 256, 257, 260.
- Msta-Fluss 74.
- Mustio 193.
- Naissaar (Nargön) 202, 207, 241.
- Nargön s. Naissaar.
- Narva 1, 5—25, 27—54, 56—62, 65,
68, 70, 71, 73—78, 80, 82, 83, 85—
—106, 108, 110, 111, 112, 114,
116—132, 134—152, 157, 162, 163,
166—169, 171—174, 176—182, 189
—197, 199—201, 205, 207, 214—
—219, 221—223, 225—229, 232—
—234, 236, 239, 241, 242, 248—250,
252, 255—260.
- Narva-Fluss 60—62, 124, 193, 214—
—218, 220, 221, 223, 225, 227,
231—233, 239, 241, 255.
- Neuhausen s. Vastseliina.
- Newa 10, 11, 51—53, 55, 59, 74, 240.
- Niederlande 2, 18, 19, 39, 41, 43, 55,
56, 62, 66, 81, 87, 90, 95, 98, 106,
109, 116, 159, 160, 165, 182—187,
189, 202, 207, 208, 218, 222, 225,
227, 237, 238, 242, 243—248, 250—
252, 254, 256, 258, 260.
- Nordsee 160, 185, 186.
- Norwegen 5.
- Nowgorod 14, 32, 34, 35, 57, 60, 64,
74, 84, 86, 89, 91, 112, 142, 179,
243, 247, 249, 256.
- Nowo-Cholmogory 3, 4.
- Nördliches Eismeer 2, 3—5, 24, 89,
243, 246, 252, 258.
- Nöteborg 57.
- Nyen 9—11, 13—20, 22, 24, 25, 27, 28,
33, 36, 46, 51—61, 74—77, 83, 84,
94, 103, 104, 111, 112, 114, 119,
121, 126, 127, 129, 134, 136—140,
143—146, 151, 152, 163, 166, 172—
174, 192, 199—201, 205, 207, 228,
240, 242, 248, 250, 252, 256, 257,
258, 260, 261.

- Osmussaar (Wodensholm) 202, 207, 241.
- Ostsee 2, 3, 6, 9, 16—18, 22, 24, 27, 34—38, 40, 41, 54, 57, 64, 72, 79, 81—83, 86—89, 92, 94, 101, 115, 116, 137, 140, 158—160, 164, 165, 175, 179, 183, 184, 208, 242, 243, 245, 246, 248, 250—252, 254, 258.
- Ostseeprovinzen 1, 11, 14, 31, 38, 59, 62, 73, 75, 80, 81, 86, 92, 93, 107, 111, 115, 116, 121, 122, 138, 142, 159, 162, 170, 171, 184, 185.
- Peipsi-See 73, 124, 233.
- Persien 10, 20—22, 25, 52, 85, 152, 196, 245.
- Petschur s. Petseri.
- Petschur (Petschur) 12, 62, 64, 67, 69, 70, 106, 129, 150.
- Pleskau 11, 12, 14, 19, 28, 32, 34, 60—65, 67, 69, 70, 73, 74, 76, 89, 90, 99, 104, 106, 107, 112, 129, 150, 178, 179, 199, 233, 234, 236, 241, 243, 255, 256, 260.
- Pljussa-Fluss 260.
- Polen 3, 12, 38, 61, 62, 65, 106, 116, 129, 146, 150, 200.
- Polotzk 150.
- Portugal 184.
- Porvoo 9, 201, 205.
- Pärnu 11, 13, 28, 59, 62, 63, 65, 72, 78, 104, 112, 114, 116, 128, 146, 170, 172, 181, 191, 196, 201, 208, 212, 233—236, 239—241, 255.
- Pärnu-Fluss 72, 210, 233.
- Pyhäniemi 4.
- Rakvere 75.
- Raudna-Fluss 233.
- Reval s. Tallinn.
- Riga 10—12, 16, 17, 28, 61—69, 73, 74, 76, 80, 81, 100, 121, 128, 130, 137—139, 145, 146, 166, 171, 172, 185, 186, 201, 203, 208, 210, 212, 213, 229, 234, 235, 238, 240, 249, 255.
- Rigascher Meerbusen 208, 213, 241.
- Rosona-Fluss 220, 222, 223.
- Ruhnu (Runö) 208—211, 213, 241.
- Runö s. Ruhnu.
- Russland 1—24, 27, 28, 30, 32—45, 52, 55, 56, 58, 60, 61, 63—76, 78, 80, 82—89, 91, 93—95, 98—101, 104—110, 112—117, 119, 120, 127—129, 131—141, 143, 145, 147, 149, 150, 157, 160—162, 164, 165, 168, 172, 174—176, 178—183, 185, 189, 191—197, 199, 200, 207, 214, 225, 232, 236, 239, 241—254, 256—261.
- Räpina 129.
- Saaremaa (Ösel) 208—210.
- Saarküla 222, 226.
- Samokrass 180.
- Samosaar 180.
- Scheksna-Fluss 74.
- Schleswig-Holstein 243.
- Schottland 4.
- Schweden 1, 3, 5—9, 12, 13, 16—24, 30, 31, 33—35, 38, 39, 42, 46, 51, 58, 59, 65, 66, 70, 72, 73, 75, 76, 78, 81, 84—87, 91—95, 97, 102, 105—108, 110—115, 117—122, 128, 129, 134, 137, 140, 142, 143, 147, 150, 152, 156, 158—160, 162, 163, 165, 167, 175, 184, 189, 192—194, 197, 199, 200, 202, 204, 207, 209, 214, 215, 221, 232—234, 238, 239, 241—250, 252—254, 258—260.
- Setubal 201.
- Sewernaja Dwina 2, 4, 24.
- Sillavalla-Fluss 233.
- Smolensk 65.
- Solowetzk 3, 4.
- Spanien 184.
- Stettin 36, 89.
- Stockholm 2, 8, 9, 18, 29, 34, 36, 37, 45, 48, 51, 56, 64, 71, 84, 86, 88, 91, 93, 97, 100, 119, 123, 126, 130, 131, 146, 166, 178, 186, 187, 189, 219, 222—224, 230—232, 235, 250.
- Stolbowa 8, 34, 51, 243.
- Stralsund 10.
- Suma 4.
- Sund s. Öresund.

- Swir-Fluss 74.
 Sworbe s. Sörve.
 Sörve (Sworbe) 207—213, 241.
 Tallinn (Reval) 1, 5—13, 16, 17, 22—
 —25, 27—42, 53, 56—63, 65, 67—
 —69, 75—77, 80—83, 85, 86, 94,
 96—104, 106—114, 116, 118, 119,
 121, 126—131, 135—139, 141, 143—
 —146, 148—151, 153—157, 162—
 —164, 166, 169—176, 180, 181,
 185—189, 191—193, 196, 197, 199—
 —205, 207, 228, 236—239, 241, 242,
 245, 247—253, 255—258, 261.
 Tartu 11—13, 19, 28, 30, 31, 60—69,
 71—73, 76—78, 81, 104, 106, 107,
 110, 112, 114, 116, 128—135, 140,
 152, 163, 172, 191, 197, 199, 200,
 214, 233—235, 241, 252, 255.
 Tessowo 200, 248.
 Toolse 180.
 Tänasilma-Fluss 233.
 Täysinä 243.
 Uppsala 110.
 Vallisaar 180.
 Vasknarva 12, 125, 136.
 Vastseliina (Neuhausen) 12, 61—72,
 76, 116, 128, 129, 131—135, 140,
 152, 163.
 Weisses Meer 2, 4, 5, 88, 115.
 Weissrussland 73, 80, 129.
 Welikaja-Fluss 73.
 Wenden s. Cēsis.
 Westeuropa 1, 2, 11, 14, 17, 18, 36,
 55, 59, 64, 73, 79, 83, 95, 114, 134,
 150, 151, 181, 183, 201, 225, 236,
 253.
 Viipuri 6—9, 22, 24, 28, 36, 53, 56,
 57, 61, 75, 118, 148, 201, 205, 215,
 243.
 Viljandi, Kreis 235.
 Viljandi-See 233.
 Wodensholm s. Osmussaar.
 Wolchow-Fluss 74.
 Wolga-Fluss 74.
 Väiküla 222, 224, 226.
 Vörtsjärv 233.
 Wyschnewolotzker Kanal 74.
 Wytegra-Fluss 74.
 Öresund, s. Sund 2, 3, 18, 33, 119,
 130, 137, 138, 157—160, 164, 179,
 184, 211, 214, 245.
 Ösel s. Saaremaa.



Projekt der Feuerbake auf Sörve und Ruhnu.
 (Photostat. Kopie einer im Schwedischen Reichsarchiv befindlichen Zeichnung)

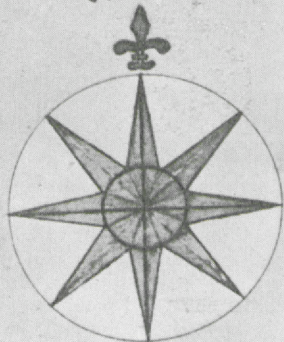


Die Handelswege durch Estland in der Mitte des XVII. Jahrhunderts.

1. Land- und Wasserwege 2. Der geplante Wasserweg Pärnu-Tartu 3. Funktionierende Feuerbaken 4. Geplante Feuerbaken

Delineation des Schepports vndt Einlauffs der Naruischen Zacheu.

Offenbare Pefe vndt
Schiff Reide



- A Die Naruische Zache
- C Die Band d'Inay
- D Die Band d'Erung
- E Einort Fel der bay auf d'Inay
- F Einort gemein d'Inay vndt d'Inay
- G Einort d'Inay vndt d'Inay
- H Einort d'Inay
- I Einort d'Inay
- K Einort d'Inay
- L Einort d'Inay
- M Einort d'Inay
- N Einort d'Inay



Karte der Narvaflussmündung. Hergestellt von H. Seulenbergh 1650.

(Photostat. Kopie einer im Schwedischen Reichsarchiv befindlichen Karte)