

Die schwedische Ostseepolitik, die internationale Handelskonjunktur und die Entstehung der Narvaer Handelsflotte in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts

VON ENN KÜNG

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts zeichnete sich der Handel Narvas und Revels, aber in geringerem Maße auch die Aktivität der anderen estnischen Seestädte wie Pernau, Hapsal und Arensburg durch einen Umstand aus, der weder aus der Hansezeit noch aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts oder dem 18. Jahrhundert bekannt ist: Der Kaufmannschaft dieser Städte gehörte eine eigene große Handelsflotte. Betrachtet man die Angaben des Zollregisters von Öresund aus der Zeit vor 1660, so geht daraus hervor, dass von den Schiffen, welche die Zollstelle von Helsingør passierten, 65 % den Niederländern gehörten, mit 15 % folgten die norddeutschen Seestädte, die nicht unter schwedischer Herrschaft standen, danach kamen England, Schottland, Frankreich und weitere westeuropäische Staaten mit 10 %, während die restlichen 10 % auf Schweden entfielen. Von diesen 10 % entfielen 5 % auf das schwedisch-finnische Mutterland, die andere Hälfte aber auf die zu Schweden gehörenden norddeutschen Städte Stralsund, Wismar und Stettin. Unter den Namen der est- und livländischen Städte waren nur einzelne Schiffe registriert. Betrachtet man jedoch die Herkunft der Waren, die aus den schwedischen Städten durch den Öresund nach Westeuropa befördert wurden, so stammten immerhin 60 % davon aus Est- und Livland, die übrigen 40 % hatten ihren Ursprung in Schweden-Finnland und den zu ihm gehörenden norddeutschen Städten. Die Ausfuhr dieser Waren lag überwiegend in den Händen der Niederländer.¹ Dieses Bild änderte sich bis zu den 1680er Jahren grundlegend, und zu Beginn der 1690er Jahre wurde der Öresund allein von rund zwanzig Schiffen pro Jahr passiert, die unter der Stadt Narva registriert waren. An der Spitze der est- und livländischen Seestädte im Öresund stand allerdings Riga mit durch-

Die Anfertigung des Aufsatzes wurde unterstützt durch den Estnischen Wissenschaftsfonds (ETF 6039).

¹ BIRGER FAHLBORG: Ett blad ur den svenska handelsflottans historia. (1660–1675) [Eine Seite aus der Geschichte der schwedischen Handelsflotte. (1660–1675)], in: Historisk tidskrift (svensk) 43 (1923), S. 205–281, hier S. 207.

schnittlich dreißig Schiffen jährlich. Reval und das an der Neva-Mündung gelegene Nyen nahmen nach Narva den dritten und vierten Platz ein.²

Die Mitte des 17. Jahrhunderts brachte für die am Finnischen Meerbusen liegenden Seehandelsstädte Reval und Narva grundlegende Veränderungen. In den 1640er Jahren konnten eine fast hundertjährige Krise und der Niedergang des Handels überwunden werden. Bekanntlich hatte der Transithandel zwischen Westeuropa und Russland, der früher von Reval aus vermittelt worden war, beim Ausbruch des Russisch-Livländischen Krieges 1558 einen schweren Schlag erleiden müssen. Zwar diente Narva in den Jahren 1559–1581 als Außenhandelshafen Russlands, doch wurden seine internationalen Handelsbeziehungen fast vollständig unterbrochen, nachdem es von Schweden erobert worden war. Das Interesse der westeuropäischen Kaufleute an Reval und Narva konnte erst durch die Reformen, die von der schwedischen Zentralverwaltung in den 1630er und 1640er Jahren durchgeführt wurden, wieder gesteigert werden. 1643 wurden die Handelsbedingungen der zwei Städte einander angeglichen, woraufhin die Westeuropäer die Wahl hatten, welchen der beiden Häfen sie vorzogen. Dieser Beschluss war von entscheidender Bedeutung insbesondere für Narva, da es den Fremden über die Jahrhunderte hindurch untersagt gewesen war, direkt nach Narva zu segeln, ohne in Reval Station zu machen. Um die Voraussetzungen Revals, Narvas und des 1632 gegründeten Nyen für die Vermittlung des Transithandels weiter zu verbessern, wurden die Sätze des Portorienzolls und der Lizenzabgaben dieser drei Städte 1648 auf insgesamt zwei Prozent herabgesetzt.³ Die eingeleiteten Reformen konnten auch durch den 1656 ausgebrochenen Russisch-Schwedischen Krieg, der mit dem Waffenstillstand von Valiesar (1658) und dem Frieden von Kardis (1661) beendet wurde, nicht aufgehalten werden. Um den Warenumsatz der am Finnischen Meerbusen liegenden Städte zu steigern, kam es darauf an, den Wohlstand der jeweiligen Kaufmannschaft zu erhöhen, Investitionen aus Westeuropa zu vermitteln sowie eine Grundlage für die Entstehung von Manufakturen und die Förderung des Schiffbaus zu schaffen. Dabei wurde der Unterstützung des aktiven Handels große Bedeutung beigemessen, um die Kaufmannschaft in die Lage zu versetzen, mit ihren eigenen Mit-

² Tabeller over skibsfahrt og varetransport gennem Øresund 1661–1783 og gennem Storebælt 1701–1748 [Tabellen über Schifffahrt und Warentransport durch den Öresund 1661–1783 und durch den Großen Belt 1701–1748], hrsg. von NINA ELLINGER BANG und KNUD KORST. Bd. 1: Tabeller over skibsfarten 1661–1748 [Tabellen über die Schifffahrt 1661–1748]; København 1930. Siehe auch: ENN KÜNG: Rootsi majanduspoliitika Narva kaubanduse küsimuses 17. sajandi teisel poolal [Die schwedische Wirtschaftspolitik in der Frage des Narvaer Handels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts], Tartu 2001, S. 372f.

³ ARNOLD SOOM: Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636–1656, Tartu 1940 (Õpetatud Eesti Seltsi Toimetused, 32), S. 91–94; 144–147.

teln selbstständig Waren zu besorgen und diese sowohl nach Westeuropa als auch nach Russland vermitteln zu können. Die Voraussetzung dafür sollten diverse Handelskompanien schaffen, in denen die Kaufleute der Städte ihre knappen Kapitalreserven für gemeinsame Geschäftsaktivitäten zusammenlegten. Eine ebenso wichtige Rolle wurde allerdings dem Bau von Handelsschiffen beigemessen, mit denen Waren, die im Besitz von schwedischen Untertanen waren, nach Westeuropa zu befördern. Diesem Zweck diente auch die Narvaer Handelskompanie, die 1653 gegründet wurde.⁴

In Schweden war man sich darüber im Klaren, dass die Vorherrschaft der Niederländer im Ostseehandel auf das reichhaltige Umsatzkapital zurückzuführen war, das diesen zur Verfügung stand. Zwar erregte ihre Aktivität bei den Schweden Neid und Ärger, doch nahm man sich am niederländischen Unternehmungsgeist ein Beispiel. Zudem konnte durch den Zufluss niederländischen Kapitals in den schwedischen Handel und auch in den Bergbau das lokale Wirtschaftsleben angeregt werden; gerade die Entwicklung des schwedischen Bergbaus wäre ohne niederländisches Kapital nicht denkbar gewesen.⁵

So wurde der schwedische Ostseehandel in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts von den Niederländern, aber auch von den Engländern kontrolliert. Von dieser Abhängigkeit wollte Stockholm sich befreien, um den Ost-West-Handel unter Kontrolle zu bringen und so aus der Besteuerung des Seehandels Gewinn für die Staatskasse zu ziehen. Darüber hinaus kam einer eigenen Handelsflotte eine wesentliche militärisch-politische Bedeutung zu, denn Schweden war ja im 17. Jahrhundert nahezu ständig an militärischen Konflikten beteiligt. Für die Kriegführung brauchte man nicht nur Finanzen, sondern auch Ausrüstung, wobei die Unterhaltung einer Flotte sicher am aufwändigsten war. Noch in den Jahren 1643–1645, als Schweden im Krieg mit Dänemark stand, war Stockholm gezwungen, 34 Kriegsschiffe aus den Niederlanden zu pachten.⁶ Um sich von dieser Abhängigkeit zu befreien, legte man den Kaufleuten der Städte nahe, eigene Schiffe zu bauen. Um das Interesse der Kaufleute an solch einer Investition zu wecken, wurden denjenigen, die den Bau von Schiffen betrieben, Zollvergünstigungen gewährt.

Die erste Zollordnung, die beim Steuersatz zwischen eigenen und fremden Schiffen unterschied, stammt vom 8. Dezember 1645. Hiernach wurden den in Schweden-Finnland, Halland und auf Gotland aus

⁴ Schwedisches Reichsarchiv (*Svenska riksarkivet*, Stockholm, künftig RA), Livonica II, Vol. 664, Der Entwurf des Statutes der Narvaer Kompanie vom 14. April 1653.

⁵ LARS MAGNUSSON: *Sveriges ekonomiska historia* [Schwedische Wirtschaftsgeschichte], Stockholm 1996, S. 141–143; IMMANUEL WALLERSTEIN: *Das moderne Weltssystem II. Der Merkantilismus. Europa zwischen 1600 und 1750*, Wien 1998, S. 238f.

⁶ FAHLBORG, *Ett blad* (wie Anm. 1), S. 210.

Eichenholz gebauten Schiffen, die bei Bedarf mindestens 14 Kanonen mitführen konnten, Zollvergünstigungen in einem Umfang von einem Drittel gewährt. Von den Zeitgenossen wurden solche Schiffe vollfrei (*helfria*) genannt. Die kleineren in Schweden gebauten Schiffe, die eine Zollvergünstigung in einem Umfang von einem Sechstel erhielten, wurden als halbfrei (*halvfria*) bezeichnet. Um in den Genuss dieser Vergünstigungen zu kommen, mussten Schiffer, Steuermann und nach Möglichkeit auch die Mannschaft schwedischer Herkunft sein. Wie aus dem Gesetz hervorgeht, war der Staat berechtigt, solche Schiffe für militärische Zwecke zu requirieren. Alle ausländischen Schiffe mussten in den schwedischen Häfen in vollem Umfang Zoll zahlen, d. h. sie waren unfrei (*ofria*). Während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurden die einschlägigen Gesetze ergänzt, indem man vor allem den Kreis der schwedischen Untertanen, denen Zollvergünstigungen gewährt wurden, erweiterte.⁷

Im Laufe des Ersten Englisch-Niederländischen Seekrieges in den Jahren 1652–1654, als die Engländer den Niederländern den Zugang zum Öresund sperrten, wurde deutlich, dass die schwedischen Schiffe noch keine ausreichende Tonnage erreicht hatten, um die Niederländer bei der Beförderung der Waren nach Westeuropa zu ersetzen. Daher wurde das oben beschriebene Privileg auch auf Schiffe ausgedehnt, die aus den deutschen, unter schwedischer Herrschaft stehenden Städten sowie aus den Städten der schwedischen Ostseeprovinzen Est-, Liv- und Ingermanland kamen, wenn sie die schwedischen und finnischen Häfen ansegelten. Auch beschränkte man sich bei der Gewährung der so genannten Voll- und Halbfreiheiten nicht mehr nur auf Schiffe, die auf schwedischem Territorium gebaut worden waren, sondern sah auch solche Schiffe als bevorrechtigt an, die von schwedischen Reedern im Ausland erworben worden waren. 1653 wurde die Liste der Häfen, die Voll- und Halbfreiheiten gewährten, um die Häfen der deutschen Provinzen sowie diejenigen Est- und Livlands ergänzt.⁸ Ab 1654 erhielten auch die in Schweden und dessen Provinzen aus Eichenholz gebauten Schiffe Zollvergünstigungen – die größeren Schiffe in einem Umfang von einem Viertel und die kleineren in einem Umfang von einem Sechstel.⁹ Für staatliche militärische Zwecke wurden Schiffe schwedischer Kaufleute erstmals in den Kriegen eingesetzt, die Karl X. Gustav in der zweiten Hälfte der 1650er Jahre gegen Polen, Dänemark und Russland führte.

⁷ Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar etc. angående Sveriges Rikes Commerce, Politie och Oeconomie [Sammlung der königlichen Briefe, Statuten und Verordnungen etc. betreffend den Handel, die Politik und Wirtschaft des Schwedischen Reiches] II, hrsg. von ANDERS ANTON VON STIERNMAN, Stockholm 1750, S. 400 ff; FAHLBORG, Ett blad (wie Anm. 1), S. 211.

⁸ Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar (wie Anm. 7), S. 716–718.

⁹ Ebenda, S. 776–778.

Das Interesse der schwedischen Kaufleute, sich Handelsschiffe anzuschaffen, wurde noch mehr gesteigert durch die Zollbefreiungen, die ihnen im Öresund gewährt wurden. Als Peter Anton Loofeldt am 29. August 1643 auf Anordnung der königlichen Vormundschaftsregierung seine Gedanken über die Voraussetzungen Narvas niederschrieb, Lagerstätte des russischen und internationalen Handels zu werden, führte er als einen hinderlichen Faktor die Tatsache an, dass man im Öresund auf die Narvaer Schiffe Doppelzölle erhebe, weswegen es nicht möglich sei, Narvaer Waren in die Niederlande bzw. in andere Länder zu befördern.¹⁰ Noch am 10. Februar 1645 klagte der Narvaer Bürgermeister Laurents von Nummers in einem Memorial, dass der Narvaer Handel durch „den großen und unerträglichen Zoll in Sunde“ gehemmt werde.¹¹ Nach dem am 13. August 1645 zwischen Schweden und Dänemark geschlossenen Friedensvertrag von Brömsebro wurde den Schiffen schwedischer Untertanen das Recht auf zollfreie Durchfahrt durch den Öresund eingeräumt. Dafür mussten die beförderten Waren schwedischen Händlern gehören und auch der Schiffer musste schwedischer Untertan sein. Um Betrug zu vermeiden, stellten die Magistrate der Seestädte einen Seepass (*sjöpass*) aus, der die Liste der beförderten Waren, eine allgemeine Beschreibung des Schiffs sowie die Namen des Reeder (bzw. der Reeder) und des Schiffers enthielt. Der Pass musste den dänischen Behörden in der Zollstelle von Helsingør vorgelegt werden.¹² Diese Zollfreiheit, welche die anderen Seestaaten im Öresund nicht ständig genossen, wurde den Schweden bis zum Ende des 17. Jahrhunderts eingeräumt: Sie wurde in den Friedensverträgen von Roskilde (1658), Kopenhagen (1660) und Lund (1679) erneuert.¹³

Die in den schwedischen Häfen gewährten Zollvergünstigungen und die im Öresund gewährte Zollbefreiung schufen die Voraussetzungen für die Entstehung der Handelsflotten der schwedischen Seestädte. Doch dominierten auf der Ostsee und in den schwedischen Häfen auch wei-

¹⁰ Ekonomiska förbindelser mellan Sverige och Ryssland under 1600-talet (Dokument ur svenska arkiv) [Schwedisch-Russische Wirtschaftsbeziehungen im 17. Jahrhundert. (Dokumente aus den schwedischen Archiven)], Stockholm 1978, S. 62.

¹¹ Estnisches Historisches Archiv (*Eesti Ajalooarhiiv*, Tartu, künftig: EAA), Bestand 1646, Findbuch 2, Akte 191, Bl. 1r.

¹² Danmark-Norges traktater 1523–1750, med dertil hørende aktstykker [Die dänisch-norwegischen Verträge 1523–1750, mit den dazugehörigen Dokumenten], hrsg. von LAURS RASMUS LAURSEN, Bd. 4 (1626–1649), København 1917, S. 440–446. Siehe auch: TORBEN HVIDEGAARD: Øresundstolden på Christian 4.'s tid. Sundtoldens betydning 1613–1645 for forholdet mellem Danmark, Sverige og Nederlandene [Der Sundzoll in der Zeit des Christian IV. Die Bedeutung des Sundzolls 1613–1645 für die Verhältnisse zwischen Dänemark, Schweden und Niederlanden], in: Fortid og Nutid [Vergangenheit und Gegenwart], September 2000, S. 216f.

¹³ Danmark-Norges traktater 1523–1750 (wie Anm. 12), Bd. 5 (1651–1664), København 1920, S. 232f., 362f.; Bd. 7 (1676–1682), København 1926, S. 332f.

terhin die Niederländer. Für ihre direkte Vorherrschaft auf der Ostsee wurde der 1665 ausgebrochene Zweite Englisch-Niederländische Seekrieg schicksalhaft, als ihnen der Öresund für die Passage gesperrt wurde. Dies sahen die schwedischen Untertanen als eine Herausforderung zur rechten Zeit an, sich um eigene Handelsschiffe zu kümmern. Nun wurden zahlreiche Aufträge an die lokalen Schiffswerften vergeben – waren sie nicht imstande, diese Aufträge auszuführen, dann wurden Schiffe in erster Linie aus den Niederlanden, aber auch aus England hinzugekauft. Während die Aktivitäten der Niederländer auf der Ostsee eingeschränkt wurden, begannen sie schwedische Strohmänner vorzuschieben. Hiermit lässt sich auch erklären, woher die schwedischen Kaufleute das nötige Anfangskapital für den Kauf der Schiffe beschafft haben.

All dies trifft auch im Falle der Seestädte Est-, Liv- und Ingermanlands zu, deren Kaufleute ab der Mitte des 17. Jahrhunderts damit begannen Schiffe zu erwerben. Es sei darauf hingewiesen, dass die Narvaer und Nyener Kaufleute auch vor Ort Schiffe bauen ließen. Unter den Narvaer Schiffen lässt sich als erstes das Handelsschiff „Fortuna“ anhand der Quellen verfolgen, das 1654 und 1655 unter der Flagge der Stadt fuhr. Obwohl Arnold Soom dieses Schiff als Handelsunternehmen bereits erwähnt hat,¹⁴ ist es angebracht, alle uns bekannten Angaben einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Die Eigentümer des Schiffs waren die Gebrüder Levin und Laurents von Nummers (mit einem Anteil von einem Viertel bzw. einem Achtel), Catharina Knipers, die Witwe des Bürgermeisters Herman Herbers (1/4 Anteil), Jacob Belauß (1/4 Anteil) und der Schiffer Berendt Johansohn (1/8 Anteil). Letzterer stammte aus Lübeck, denn sein Vater, der vorige Schiffsführer, war ein Lübecker. Die Größe des Schiffs betrug 65 Ladungen. Am 1. Juli 1654 beantragten die Kompagnons der „Fortuna“ vor dem Narvaer Magistrat einen Pass für das Schiff, um in den Genuss der Freiheiten, die schwedischen Untertanen gewährt wurden, zu kommen.¹⁵ Darunter verstand man offensichtlich sowohl die Zollvergünstigungen in den schwedischen Städten wie auch die Zollbefreiung im Öresund. Vermutlich hatten die Narvaer das Schiff während des Ersten Englisch-Niederländischen Seekrieges (1652–1654) erworben, als man auf die Möglichkeit, mit aktivem Seehandel Profit zu machen, große Hoffnungen setzte. Die günstige Konjunktur dauerte jedoch nicht lange an. Nach dem Friedensschluss kamen die Niederländer in die Ostsee zurück und zeigten sich im Konkurrenzkampf überlegen. Viele Schweden waren gezwungen, ihre unlängst erworbenen Schiffe zu verkaufen. So geschah es auch mit der „Fortuna“. Es ist nicht bekannt, welche Ostseehäfen die „Fortuna“ angelaufen hat, doch ist es unter Bezugnahme auf das Zollregister des Öresunds möglich, die Reiserouten des Schiffs durch die Zollstelle von Helsingør nach Westeuropa

¹⁴ Soom, *Die Politik Schwedens* (wie Anm. 3), S. 190.

¹⁵ RA, *Livonica II*, Vol. 664.

in den Jahren 1654 und 1655 zu verfolgen. So segelte das Narvaer Schiff im Oktober 1654 nach Hamburg, im März 1655 nach London und im Juli 1655 offensichtlich in die Niederlande.¹⁶ Da die schwedischen Schiffe im Öresund keinen Zoll bezahlen mussten, wurden allerdings die auf dem Schiff befindlichen Waren nicht registriert. Schon am 1. November 1655 teilten die Reeder der „Fortuna“ dem Narvaer Magistrat mit, dass Berendt Johansen das Schiff aus wirtschaftlichen Gründen in Enkhuizen in den Niederlanden verkauft habe. Die „Fortuna“ war nicht mit Schulden belastet und die Eigentümer daher mit dem Verkaufserlös zufrieden.¹⁷

Im Jahre 1656 brach der nächste Russisch-Schwedische Krieg aus, woraufhin der Warenverkehr auf dem Finnischen Meerbusen zum Erliegen kam. Der Transithandel zwischen Ost und West konnte erst im Ergebnis des im Jahre 1661 geschlossenen Friedensvertrags von Kardis wiederhergestellt werden. Zwar waren die Narvaer auch in den 1660er und 1670er Jahren im Besitz einiger Schiffe, doch hatten sie vor den 1680er Jahren kein Recht auf die Durchfahrt durch den Öresund. Selbstverständlich schickte man Waren nach Westeuropa und war vermittelnd im Transithandel tätig, doch setzte man dafür niederländische, englische sowie Schiffe anderer Länder ein.¹⁸

Am 2. März 1667 wurde in Stockholm das von Narvaer und Nyener Kaufleuten gemeinsam erworbene Schiff „Den unge Printzen“, das zur Beförderung von 80 Ladungen vorgesehen war, registriert. Seine Reeder waren der Narvaer Ratsherr Jürgen Tunder und sein Nyener Amtsbruder Friedrich Wilhelm Lado, doch hat es wahrscheinlich noch weitere Eigentümer gegeben, worauf das hinter den Namen der beiden genannten Personen verzeichnete „etc.“ hinweist. Den Worten der Reeder zufolge hatten sie das Schiff von einem Engländer erworben. Der Schiffsführer war der Nyener Bürger Robert Tailor, dessen Name auf seine englische Abstammung hinweist.¹⁹ Der „Den unge Printzen“ wurde in den schwedischen Hafenstädten die so genannte Vollfreiheit gewährt. Folglich musste das Schiff mindestens so groß sein, dass auf ihm entsprechend der Regeln von 1661 24 Kanonen mitgeführt werden konnten.²⁰ Es sei als

¹⁶ Rigsarkivet København, Øresunds Toldkammers Arkiv, Sundtoldregnskaber 1654, 1655.

¹⁷ EAA, 1646-1-2405, Bl. 49.

¹⁸ In der Öresund-Zolltabelle wurde 1674 zwar die Reise eines Schiffs aus der Ostsee in die Nordsee und im Jahr darauf seine Rückfahrt registriert (Tabeller over skibsfart og varetransport [wie Anm. 2]), doch handelte es sich nach Angaben des Zollregisters nicht um ein Narvaer Schiff. Rigsarkivet København, Øresunds Toldkammers Arkiv, Sundtoldregnskaber 1674, 1675.

¹⁹ RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, registratur, B. I. a, Vol. 6 (1667), 10 (1671); Kammararkivet, handel och sjöfart (sjöfartsregister), Vol. 3.

²⁰ 1661 wurde die zur Erlangung der Vollfreiheit erforderliche Zahl der Kanonenplätze auf dem Schiff von 14 auf 24 vergrößert (FAHLBORG, Ett blad [wie Anm. 1], S. 216).

Vergleich angeführt, dass Reval in der Periode 1668–1670 zwei vollfreie und fünf halbfreie Schiffe, Pernau drei vollfreie Schiffe und Arensburg zwei vollfreie Schiffe in Stockholm registriert hatte.²¹

Am 14. August 1673 teilte der bereits erwähnte Jürgen Tunder dem königlichen Kommerzkollegium in Stockholm mit, dass er das aus Eichenholz gebaute Schiff „Riddar St. Jürgen“, das zur Beförderung von 50 Ladungen vorgesehen war, erworben habe und dafür die so genannte Halbfreiheit beantrage.²² Am 20. Januar 1674 bestätigte der Narvaer Burggraf Johann von Lilienthal dem Kollegium, dass der Narvaer Ratsherr Hans Reinhold und die dort ansässigen Bürger Berendt Erich und Jürgen Müller im Sommer 1673 in den Niederlanden das Schiff „St. Peter“, das zur Beförderung von 50 Ladungen vorgesehen war, gekauft hatten. Der Schiffsführer war der Stockholmer Bürger Thomas Classon, dem auch ein Viertel des Schiffs gehörte. Den beiden erwähnten Schiffen wurde die beantragte halbe Zollfreiheit gewährt.²³

Danach folgte eine etwa zehnjährige Pause. Zwar werden die Narvaer von 1675 bis 1685 durchaus eigene Handelsschiffe besessen haben, doch haben diese in den Quellen keine Spuren hinterlassen. Auch enthält das Öresund-Zollregister keine Angaben über die Reisen Narvaer Schiffe in die Nordsee und in entgegengesetzter Richtung. Dafür sind in der Stadt in den 1670er Jahren Versuche zu verzeichnen, einen eigenen Schiffbau in Angriff zu nehmen – Sägemühlen hatte es an der Narva immerhin auch schon in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts gegeben.²⁴ Am 13. Juni 1672 teilte der Generalgouverneur Ingermanlands, Simon Grundel-Helmfeldt, dem königlichen Kommerzkollegium mit, dass der bereits erwähnte Narvaer Kaufmann und Ratsherr Jürgen Tunder auf den Gedanken gekommen sei, in Narva mit dem Schiffbau zu beginnen.²⁵ Das Kollegium, das am 8. August über Tunders Gesuch beriet, beschloss ihm stattzugeben.²⁶ Der König wurde von diesen Plänen erst im Jahr darauf, am 14. Mai 1673 in Kenntnis gesetzt.²⁷ Mit dem diesbezüglichen königlichen Privileg wurde Tunder am 8. September ausgestattet.²⁸ Selbstverständlich nahm die Einrichtung der Sägemühle und der Schiffswerft einige Zeit in Anspruch. Außer Tunder gab es noch andere Unternehmer, die Sägemühlen anlegten und sich mit dem Schiff-

²¹ RA (wie Anm. 19).

²² RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, registratur, B. I. a, Vol. 14 (1673).

²³ Ebenda, Vol. 15 (1674).

²⁴ Siehe etwa das von der Königin Kristina dem Narvaer Bürgermeister Cordt Popelman und dem Rentmeister Jonas Pederßon verliehene Privileg, ausgestellt in Stockholm am 24. März 1652 und am 18. August 1653, in: RA, Livonica II, Vol. 664.

²⁵ RA, Livonica II, Vol. 180.

²⁶ RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, protokoll. A I a 1. 1672, Vol. 18.

²⁷ RA, Kommerskollegium till K. Maj.:t, Vol. 4 (1673–1675).

²⁸ RA, Livonica II, Vol. 664.

bau beschäftigten.²⁹ Von einem stetigen Schiffbau in Narva kann jedoch erst ab 1689 gesprochen werden. Am 13. Juni 1689 teilte der Generalgouverneur Ingermanlands Jöran Sperling in einem Schreiben aus Narva König Karl XI. mit, dass man am vorigen Tag in Narva das erste vor Ort gebaute Schiff, das zur Beförderung von 150 Ladungen vorgesehen war, vom Stapel gelassen habe. Die weitere erfolgreiche Entwicklung des Schiffbaus verband Sperling mit der weiteren Entwicklung des russischen Holzhandels.³⁰

Helmut Piirimäe, der diese Phase der Hochkonjunktur untersucht hat, konnte unter Bezugnahme auf die Seepässe, die vom Narvaer Magistrat ausgestellt worden sind, 36 verschiedene Schiffe im Besitz von Narvaer Bürgern nennen.³¹ Dem Autor des vorliegenden Aufsatzes ist es gelungen, mithilfe von Materialien aus dem Estnischen Historischen Archiv, aus dem Schwedischen Reichsarchiv, aus dem Lettischen Historischen Staatsarchiv sowie aus dem Dänischen Staatsarchiv die Zahl der bekannten Narvaer Schiffe auf etwa 80 zu vergrößern. Zugleich muss man jedoch in Betracht ziehen, dass einige Schiffe ihren bzw. ihre Eigentümer und daraufhin auch ihren Namen wechseln konnten.

Warum begannen jedoch ausgerechnet Narvaer Kaufleute Schiffe zu erwerben? Piirimäes Behauptung, dass der Bau und Kauf der Schiffe Ausdruck des kapitalistischen Unternehmungsgeistes der Narvaer Bürger gewesen seien, ist nicht ausreichend.³² Eher dürften auswärtige Entwicklungen, die in unmittelbarer Verbindung mit den Veränderungen der Handelskonjunktur in Westeuropa standen, die Narvaer Kaufleute davon überzeugt haben, Schiffe bauen zu lassen und ein Handelsunternehmen zu gründen. Außerdem besorgte man sich auch in anderen schwedischen Seestädten Schiffe.³³ Bekanntlich traten 1689 England und die Nieder-

²⁹ Zu den Narvaer Sägemühlen und Schiffswerften siehe: ARNOLD SOOM: Narva metsakaubandus ja metsatööstus XVII sajandi lõpul [Der Narvaer Holzhandel und die Holzindustrie am Ende des 17. Jahrhunderts], in: Ajalooline Ajakiri 1940, S. 68-72; ANTS PÄRNA: Meri ja mehed. Meresõidust Eestis [Das Meer und die Männer. Über die Seefahrt in Estland], Tallinn 1979, S. 27.

³⁰ RA, Livonica II, Vol. 188.

³¹ HELMUT PIIRIMÄE: Laevandus ja laevahitus Narvas XVII sajandi lõpul [Die Schifffahrt und der Schiffsbau in Narva am Ende des 17. Jahrhunderts], in: Uurimusi Läänemere maade ajalooost, 4 [Forschungen zur Geschichte der Ostseeländer, 4], Tartu 1987 (Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, 785), S. 3-25.

³² Ebenda, S. 15.

³³ Nach Einschätzung von Otto Liiv besaßen die Revaler Bürger um 1680 etwa 30 Handelsschiffe, 1696 waren es 21 mit abnehmender Tendenz in den folgenden Jahren. Liiv zufolge war die Narvaer Handelsflotte am Ende des 17. Jahrhunderts größer als die von Reval. OTTO LIIV: Tallinna ajalugu Rootsi aja teisel poolel [Die Geschichte Revals in der zweiten Hälfte der schwedischen Zeit], in: Artiklite kogumik Eesti Ajaloohiivi 75. aastapäevaks [Artikelsammlung zum 75. Jahrestag des Estnischen Historischen Archivs], Tartu 1996 (Eesti Ajaloohiivi Toimetised 1 [8]), S. 7-62, hier S. 30. In Riga, das unter den schwedischen Seestädten den größten Umschlag von ausländischen Waren aufzuweisen hatte, gab es nach Einschätzung von Vasilij Dorošenko im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts etwa

lande als Partner in den Krieg gegen Frankreich ein. Dieser Krieg der Seemächte brachte den neutralen Staaten einen großen wirtschaftlichen Vorteil, zumal Westeuropa auf die Waren der Ostseeländer angewiesen war. Die Möglichkeiten der Niederländer und auch der anderen westlichen Kaufleute, in die Ostsee zu segeln, verringerten sich, wohingegen die Bedeutung der schwedischen Handelsstädte beim Warentransport zunahm. In Europa herrschte in erster Linie eine große Nachfrage nach schwedischen Schiffsbaumaterialien und Eisenwaren, doch wurde es zudem während des Kriegs auch noch von einer Missernte heimge-sucht.³⁴

Es gab noch einen weiteren Aspekt, der die Niederländer dazu veranlasste, Forstmaterial aus Schweden zu besorgen. Zwischen ihnen und dem dänisch-norwegischen König war es zu Beginn der 1680er Jahre zu einem politischen und wirtschaftlichen Interessenkonflikt gekommen. Die dänische Wirtschaft war ab 1645 auf die Niederlande angewiesen, doch war das Land wie auch Schweden bestrebt, den niederländischen Einfluss zu reduzieren und eine eigene Handelsflotte zu bauen. Während die Niederlande und Schweden 1679 einen Schifffahrtsvertrag und 1681 einen Kooperationspakt abschlossen und sich die Beziehungen dieser Länder zu verbessern begannen, so verschlechterten sich die niederländisch-dänischen Beziehungen. Als Gegengewicht dazu verbündete sich Dänemark 1682 mit Frankreich, dem ehemaligen Verbündeten Schwedens und dem althergebrachten Feind der Niederländer. Im Jahr darauf wurden in Dänemark Zolltarife eingeführt, die gegen die Niederlande gerichtet waren, und 1685 wurden die Ausfuhrzölle auf norwegisches Forstmaterial erhöht. Daher bezeichnet man die Jahre 1683–1688 in den dänisch-niederländischen Beziehungen als Handelskrieg. Die Niederländer rächten sich an den Dänen, indem sie die Ausfuhr von norwegischem Holz und sonstigem Forstmaterial (hauptsächlich von Pech) sowie von Fisch stoppten. Die Dänen, die dies einige Zeit lang verkraften konnten, waren schließlich gezwungen, Zugeständnisse zu machen: 1688 wurden die Tarife von 1683 außer Kraft gesetzt. Endgültig normalisierten sich die Beziehungen zwischen den zwei Staaten jedoch erst etwa um 1700. In den Jahren, als die Niederlande die Ausfuhr von Holz, Pech, Teer und Fisch aus Norwegen boykottieren, suchten sie nach Möglichkeiten, diese Erzeugnisse, vor allem das Holz, in Schweden und dessen Provinzen zu kaufen. Auch später, als sich die Beziehungen zum dänisch-norwe-

30–40 Schiffe. Davon waren jedoch nicht mehr als zwölf Schiffe am so genannten überseeischen Handel beteiligt: ВАСИЛИЙ В. ДОРОШЕНКО: Рост рижской морской торговли в XVII–XVIII вв. [Die Zunahme des Rigaer Seehandels im 17.–18. Jh.], in: Latvijas PSR Zinātņu Akadēmijas Vēstis 1981, Nr. 1 (402), S. 53–64, hier S. 58, Anm. 24; DERS.: Торговля и купечество Риги в XVII веке [Der Handel und die Kaufmannschaft Rigas im 17. Jh.], Рига 1985, S. 119.

³⁴ WALLERSTEIN, Das moderne Weltssystem II (wie Anm. 5), S. 112f., 283–291.

gischen König normalisiert hatten, spielte schwedisches Holz im niederländischen Handel eine wichtige Rolle.³⁵

Während der Warenverkehr der Niederländer und anderer Westeuropäer auf der Ostsee in den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts somit im Rückgang begriffen war, nahm deren wirtschaftliches Interesse an Waren aus dem Ostseeraum in beträchtlichem Maße zu. Zugleich muss man Folgendes in Betracht ziehen: Mit Narvaer Schiffen wurden überwiegend Forstmaterial sowie Flachs und Hanf durch den Öresund nach Westeuropa transportiert – Waren, die nicht unmittelbar für den einen oder anderen Kaufmann, sondern über die Vermittlung der Amsterdamer Makler für die örtliche Börse bestimmt waren. Somit handelte es sich um den umfangreichsten internationalen Handel, an dem die Kaufleute der estnischen Städte beteiligt waren. Wem gehörte jedoch das Geld, womit dieser Güterkreislauf in Gang gesetzt wurde? In vielen Fällen dienten die Narvaer als Strohleute und bei den Schiffen handelte es sich um von Westeuropäern finanzierte Geschäftsprojekte, wobei es sich als vorteilhaft erwies, sie mit den Namen Narvaer Kaufleute zu verbinden. So enthalten die vom Narvaer Magistrat ausgestellten Seepässe ausschließlich die Namen von Personen, die aus Narva oder gelegentlich auch aus anderen schwedischen Städten stammten, doch fanden sich hierin keine ausländischen Namen.

Diese Vermutung wird bestätigt durch das Beispiel einer aufgrund eines Unglücks gut dokumentierten Schiffsladung, die als Eigentum von Narvaer Bürgern deklariert nach Westeuropa befördert wurde, obwohl sich unter den Eigentümern eigentlich auch Personen befanden, die nicht Narvaer Bürger waren. Die 1695 in Narva gebaute „St. Helena“ verließ am 6. November desselben Jahres die Reede vor Narva in Richtung Amsterdam mit einer Ladung Getreide im Namen von fünf Narvaer Bürgern. Das Schiff, das aufgrund der Herbststürme an der Küste von Wierland überwintern musste und die Reise erst im Frühling fortsetzen konnte, sank jedoch bei starkem Gegenwind am 7. März 1696 in der Nähe von Reval. In einer Erklärung, die am 5. April vor dem Narvaer Magistrat abgegeben wurde, brachte die Mannschaft vor, dass die Ware Narvaer Bürgern gehört habe, nämlich Jochim Kostfeldt und William Kettlewell, den Reedern der „St. Helena“. Da aber ein Teil der Ladung zuvor in Amsterdam versichert worden war, stellte sich bei der Schaden-

³⁵ JONATHAN I. ISRAEL: *Dutch Primacy in World Trade 1585–1740*, Oxford 1989, S. 302–304; JAN THOMAS LINDBLAD: *Evidence of Dutch-Swedish Trade in the 17th Century*, in: *Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500–1800*, hrsg. von JACQUES PH. S. LEMMINK und HANS VAN KONINGSBRUGGE, Nijmegen 1990, S. 205–228, hier S. 217f. Siehe zur Pernaufahrt, die von den Niederländern in der zweiten Hälfte der 1680er Jahre unternommen wurde, um Nutzholz zu besorgen: ENN KÜNG: *Pärnu metsakaubandusest 17. sajandi viimasele veerandil* [Über den Pernauer Holzhandel im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts], in: *Artiklite kogumik 2* [Artikelsammlung 2], Pärnu 2000 (Pärnumaa ajalugu, 3), S. 62–74.

feststellung heraus, dass das Schiff und seine Ladung in Wirklichkeit anteilig den englischen Kaufleuten Randloff Knipe und William Beaumont gehörten, deren Namen in den früheren Urkunden nicht genannt wurden.³⁶ Der Vorfall mit der „St. Helena“ lässt ernste Zweifel aufkommen, ob auch in anderen Seepässen und Portorienzollbüchern die wirklichen Eigentümer der Waren eingetragen worden sind.

Zum Betrugssystem trugen die weiter oben beschriebenen Zollvergünstigungen, die schwedischen Schiffen und Waren in den Häfen Schwedens gewährt wurden, sowie die Zollfreiheit im Öresund bei. Die Westeuropäer, denen keine vergleichbaren Rechte und Freiheiten eingeräumt wurden, mussten die Zölle in vollem Umfang bezahlen. Als Betrug kann man auch den Handelsvertrag ansehen, der am 6. Mai 1673 zwischen den englischen Kaufleuten Hindrick Hoyle und Thomas Lofftus auf der einen und ihren Narvaer Standesbrüdern Diederich Gerckens und Jochim Kostfeldt auf der anderen Seite abgeschlossen wurde. Letztere verpflichteten sich, im eigenen Namen, doch auf Rechnung der Engländer das Schiff „Die Hoffnung“ aus Narva nach England, von dort nach Frankreich und schließlich zurück nach Narva zu schicken, wobei der zugesicherte Gewinnanteil 2 % des Warenwertes betragen sollte. Alle denkbaren Risiken, die mit der Reise des Schiffs verbunden waren, wurden von den Engländern getragen. Außer dem Umstand, dass Gerckens und Kostfeldt in Narva im Interesse ihrer englischen Kollegen arbeiteten, gab es noch ein weiteres verbreitetes Betrugsmanöver. Die Narvaer Kaufleute, die Waren nach Westeuropa transportierten und von dort Waren bezogen, verpflichteten sich, ihre Namen auch im Öresund zu verwenden, da sie als schwedische Untertanen vom Sundzoll befreit waren. Daher enthält der Vertragstext die Bestimmung, dass die Waren mit „der Schwedischen Freijheit“, die den Narvaer Bürgern zustand, befördert werden sollten.³⁷

Es gab auch weitere Betrugsmöglichkeiten. Die schwedischen Gesetze sahen vor, dass nicht nur die Schiffseigner, sondern auch die Schiffsführer schwedische Untertanen bzw. Bürger einer schwedischen Handelsstadt sein mussten.³⁸ Die Schiffer stammten meist aus den Niederlanden, aus England oder Norddeutschland. Damit sich die Schiffe zollfrei bewegen konnten, wurden die aus der Fremde angeheuerten Kapitäne als Bürger einer schwedischen Stadt deklariert, während ihre Familien (und wirtschaftlichen Interessen) in der ehemaligen Heimatstadt zurückblieben. Allerdings liegen keine Angaben darüber vor, ob man die Steuer-

³⁶ EAA, 1646-1-813, Bl. 47r-48, 53-54r, 59-59r, 60r; 1646-1-1086, Bl. 120-120r.

³⁷ EAA, 1646-1-1980, Bl. 8.

³⁸ Bereits die schwedischen Vorschriften von 1645 und 1652 über die Schifffahrt und das Schiffseigentum enthielten die Bestimmung, dass nicht nur die Schiffseigner, sondern auch die Schiffer, Steuermänner sowie die Mannschaft schwedische Untertanen sein mussten: FAHLBORG, *Ett blad* (wie Anm. 1), S. 210-212.

männer und anderen Matrosen ebenfalls in den Bürgerstand aufgenommen hat.

Die Narvaer waren bestrebt, auch mit eigenem Kapital Schiffe anzuschaffen. Am einfachsten war es, sich zu einer Handelskompanie zusammenzuschließen und gemeinsam die erforderliche Geldsumme aufzubringen. An einem solchen Schiff gehörte jedem Eigentümer nur ein ideeller Teil, etwa $1/16$, $1/18$, öfter sogar ein noch kleinerer Teil. Auch erwies sich die gemeinsame Haftung als vorteilhaft im Falle eines Schiffbruchs oder Seeraubs, um Risiken und Schäden zu verteilen. Es ist interessant, dass nicht nur Kaufleute ihr Geld in einem Schiff anlegten, wie etwa der Narvaer Burggraf Christoffer von Kochen, der Sekretär der Generalgouvernementsregierung Johan Thesleff und der Kammerherr Erik Borg, der Stadtsekretär Peter Gollsteen, der Oberleutnant der Artillerie Johan Stael von Holstein, mehrere Ratsherren, und sogar der ingermanländische Superintendent Jacob Lang.

Das Interesse der Kaufleute in den schwedischen Seestädten – darunter die Häfen am Finnischen Meerbusen –, die am Ost-West-Transithandel interessiert waren, Handelsschiffe anzuschaffen, ist einerseits auf die um die Mitte des 17. Jahrhunderts in Kraft getretenen schwedischen Gesetze, andererseits aber auf den am Ende dieses Jahrhunderts erfolgten Aufschwung der Handelskonjunktur zurückzuführen. Von ausschlaggebender Bedeutung waren die Zollvergünstigungen, die solchen Schiffen in den Häfen des Landes gewährt wurden, die im Besitz schwedischer Bürger waren, sowie die Zollbefreiung im Öresund, die für schwedische Schiffe im Ergebnis des 1645 zwischen Schweden und Dänemark geschlossenen Friedensvertrags von Brömsebro galt. Mithilfe von Handelsschiffen der eigenen Kaufleute erhoffte die Zentralgewalt die Konkurrenz der Niederländer, Engländer u. a. Seemächte auf der Ostsee auszuschalten, aber auch den Ost-West-Handel unter ihre Kontrolle zu bringen. Überdies kam der Handelsflotte eine wesentliche militärisch-politische Bedeutung zu. In schwedische Schiffe investierten auch Westeuropäer, die an den Vergünstigungen, die den Schweden gewährt wurden, interessiert waren. Schwedische Kaufleute wurden gelegentlich als Strohmänner vorgeschoben. So konnte es vorkommen, dass ein unter dem Namen eines schwedischen Bürgers segelndes Schiff und die mit ihm beförderten Waren in Wirklichkeit einem ausländischen Kaufmann gehörten, der z. B. aus den Niederlanden oder England stammte.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde auch der Grund für die Handelsflotten der Seestädte Est- und Livlands gelegt. Während in den 1650er und 1670er Jahren in jedem Jahrzehnt etwa zwei bis drei Schiffe unter einem Narvaer Namen segelten, so waren seit der zweiten Hälfte der 1680er Jahre schon etwa zwanzig Schiffe unter Narvaer Flagge jährlich unterwegs. Insgesamt können im letzten Viertel des 17. Jahrhun-

derts etwa 80 Schiffe mit der Narvaer Kaufmannschaft verbunden werden.

ANHANG:

*Die Rekonstruktion der Reiseroute des
Narvaer Schiffs „Anna Barbara“*

*(nach Angaben des Narvaer Magistrats und
des Zollarchivs vom Öresund):*

Am 17. Mai 1697 bestätigten die Erben des Burggrafen Jürgen Tunderfeldt dem Narvaer Magistrat, dass sie im selben Jahr auf eigene Rechnung den Schiffbaumeister Cornelis Jansen Boorder in Narva mit dem Bau der „A.B.“, eines aus Eichen- und Kiefernholz bestehenden Schiffs, das zur Beförderung von 120 Ladungen vorgesehen war, beauftragt hatten. Der Schiffsführer war der Narvaer Bürger Friederich Friederichs. Die Mannschaft bestand aus 11 Männern, Kanonen wurden nicht mitgeführt. Das mit einer Holzladung beladene Schiff nahm Kurs auf Amsterdam und sollte von dort mit Stückware oder Ballast beladen entweder zurück nach Narva oder nach Norwegen segeln. Der Narvaer Magistrat stellte dem Schiff einen Seepass aus, der nachweislich am 18. Mai 1698, am 2. August 1701 und am 8. April 1703 erneuert wurde.

Anschließend segelte die „A.B.“ nach Angaben des Zollregisters vom Öresund hauptsächlich zwischen Narva und Amsterdam: Am 17. Juli 1697 durchfuhr es auf der Reise nach Amsterdam den Öresund und am 19. April 1698 segelte es zurück nach Narva. Am 10. Juni 1698 ging es erneut nach Amsterdam, am 20. Juli zurück nach Narva. Am 20. August 1698 wurde eine weitere Reise nach Amsterdam unternommen. Am 24. April 1699 befand sich die „A.B.“ mit dem Reiseziel Narva auf der Rückfahrt aus dem portugiesischen Saint Ubes (Setúbal). Am 26. Juni 1699 war sie auf der Reise nach London wieder im Öresund. Am 29. August passierte sie die Zollstelle auf der Rückreise aus Amsterdam und am 27. November durchfuhr sie den Sund auf der Reise dorthin zurück.

Die folgenden Mitteilungen über die „A.B.“ stammen aus der Zeit des Nordischen Krieges. Am 18. Mai 1701 wurde dem Schiff in Narva ein Ausweis für die Beförderung einer Holzladung nach Amsterdam ausgestellt; am 16. Juli durchfuhr es den Öresund. Auf der Rückfahrt nach Narva passierte die „A.B.“ den Sund 7. September durchfahren, um bereits am 16. November erneut nach Amsterdam zu segeln. Der Auf-

enthalt des Schiffs in Amsterdam wurde von den Erben des Burggrafen dem Narvaer Magistrat auch am 22. Oktober 1702 bestätigt. Mehr als ein halbes Jahr später, am 13. Juni 1703, passierte die „A.B.“ den Öresund auf der Reise aus Saint Ubes nach Riga. Dass das Schiff den Erben Jürgen Tunderfeldts gehörte, wurde dem Narvaer Magistrat erneut am 28. September 1703 bestätigt. Ab 2. Oktober segelte das Schiff von dem an der Nordsee liegenden Kungsbacka nach Amsterdam sowie von Kungsbacka nach Saint Ubes, obwohl es nicht einleuchtend ist, warum diese Reisen im Öresund registriert wurden. Die letzte bekannte Notiz über die „A.B.“ wurde im Öresund am 20. November 1704 gemacht. Es ist nicht klar, wer zu dieser Zeit die Schiffseigner waren.

SUMMARY

*Swedish Marine Policy, International
Trade Fluctuation and the Formation
of Narva Merchant Marine in the
Second Half of the 17th Century*

This article discusses measures adopted by the central authorities of Sweden to encourage bodies of merchants to procure cargo ships. For this purpose a system of tax concessions was implemented, according to which boats owned by Swedish subjects paid up to one-third less toll tax upon arrival at Swedish ports. According to the Treaty of Brömsebro signed in 1645 by Sweden and Denmark the vessels of Swedish subjects were exempted from the toll on ships passing through the Danish straits. Tax concessions at Swedish ports and tax exemption in Öresund greatly facilitated the formation of merchant marines in Swedish coastal towns. The central authorities hoped to eliminate competition with the Netherlands, the British, and other maritime countries on the Baltic Sea, and also seize control of East-West trade. National merchant marines served also an important military-political function. The construction of ships in the eastern part of the Baltic Sea was similarly favoured by the trade fluctuation in Western Europe at the end of the 17th century. The growing demand in the Netherlands and the United Kingdom for the timber trade of Sweden and its provinces (shipbuilding parts, masts, pitch, tar, and firewood) offered the local merchants an opportunity to build cargo vessels and export goods to Western Europe. The necessary technologies and resources for shipbuilding were imported from the Dutch. The second part of the article explores the influence of Swedish marine policy

and international trade fluctuations on the formation of Narva merchant marine. While in the 1650s–1670s the merchants of Narva owned two or three cargo vessels, from the second half of the 1680s onward they owned already twenty or so vessels. The total number of cargo ships owned by Narva merchants in the last quarter of the 1680s was reportedly 80. Most of these plied between their home town and the ports of Western Europe (Amsterdam, London).