

University of Groningen

## De invloed van ruimtelijke verandering op operationele strategieën in de vroeg-moderne Nederlandse scheepvaart

Scheltjens, Werner Frans Yvonne

**IMPORTANT NOTE:** You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

*Document Version*

Publisher's PDF, also known as Version of record

*Publication date:*  
2009

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Scheltjens, W. F. Y. (2009). *De invloed van ruimtelijke verandering op operationele strategieën in de vroeg-moderne Nederlandse scheepvaart: een case-study over de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en op Archangel, 1703-1740*. s.n.

### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

### Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.*

## DEEL 1: HISTORIOGRAFIE

### HOOFDSTUK 1: ZWEDEN

De buitenlandse en handelspolitiek die de in het Balticum gelegen mogendheden voerden in de vroeg-moderne tijd ging gepaard met lange periodes van voortdurende conflicten rond de oostkust van de Baltische Zee en de Finse Golf. De reden hiervoor is duidelijk: het huidige Noord-Westen van Rusland was van oudsher belangrijk handelsgebied. Heerschappij over dit gebied werd voortdurend fel betwist door verschillende partijen, waaronder Zweden, maar ook Lübeck, Denemarken, Moskovië (Rusland) en Polen-Litouwen. Sleutelmomenten in deze aanhoudende strijd om *dominium maris baltici* waren – onder andere – de inlijving van Novgorod bij Moskovië in 1478, de verovering van Narva door Ivan IV in 1558, de herovering van Narva door de Zweden in 1581, de Zweeds-Russische Vrede van Tichvin in 1595, de zogeheten Tijd der Troebelen in het begin van de zeventiende eeuw en de daarmee gepaard gaande inlijving van Ingria, de regio gelegen rond de monding van de Neva in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf, door de Zweden.

#### § 1 Novgorod

In 1478 werd de onafhankelijke republiek Novgorod geannexeerd door Ivan III, prins van Moskovië. Met deze annexatie realiseerde Ivan III een voor de ontwikkeling van de Moskoviëse staat belangrijke gebiedsuitbreiding. Novgorod kon bogen op eeuwenlange regelmatige handelscontacten met West-Europa en stond op verschillende manieren met Westerse handelaars in contact: de stad was centraal gelegen in het Noord-West Russische laagland en was daardoor over land bereikbaar, maar ook over water, via de havens van Riga, Narva en Reval of via de monding van de Neva (*Nevskoe Ust'e*) en vervolgens langs één van de beschikbare systemen van waterwegen.

Over land was Novgorod bereikbaar via de Ivangorodweg (*Ivangorodskaja doroga*). Deze weg dateerde van het begin van de zestiende eeuw en speelde in het verloop van de Lijf-landse oorlog (1558-1581) een voorname rol<sup>2</sup>. Het eerste systeem van waterwegen waarlangs de handel met Novgorod en het transport van goederen van en naar Novgorod verliepen, bestond uit een combinatie van Volchov, Ladogameer en Neva, om zo uiteindelijk uit te komen in de Finse Golf (zie appendix 1 pt. 5). Het tweede systeem liep via de Velikajarivier naar het Meer van Pskov (*Peipus, Pskovskoe Ozero*), het Meer van Čud' (*Čudskoe Ozero*) en vervolgens over de Narovarivier naar de stad Narva en zo naar de Finse Golf (zie appendix 1 pt. 6). Een derde systeem verbond Novgorod met de Baltische Zee via het Il'menmeer, de rivier Šelon', de rivieren Mšaga en Kiba en de portage aan de boven-Luga, terwijl een vierde systeem eerst over land tot aan de kade van Tesov liep om vervolgens langs de Oredež naar de midden-Luga te gaan<sup>3</sup> (zie appendix 1 pt. 7).

Vooraf de route via de Neva was geregeld het onderwerp van onenigheid<sup>4</sup>. De Nevadelta

<sup>2</sup> A.A. Selin, *Ivangorodskaja doroga*, Sankt-Peterburg, Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo Universiteta; Jazykovoj centr filol. Fak SpbGU, 1996, 34, [1] pp.

<sup>3</sup> Petr Sorokin, 'Waterways and Shipbuilding in North-Western Russia in the Middle Ages'. <http://www.abc.se/~pa/mar/rus-ship.htm>.

<sup>4</sup> Voor een overzicht van de periode vóór 1478, zie o.a.: A. Šarymov, *Predistorija Sankt-Peterburga / 1703 god*, Sankt-Peterburg: Žurnal Neva, 2004, pp. 81-129; Gipping, *Vvedenie v istoriju Sankt-Peterburga, ili Neva i Nienšanc*, Sankt-Peterburg, s.l.: Rossijskij Archiv, 2003 [reprint 1909], pp. 61-144; I.P. Šaskol'skij, *Goroda Rusi za sochranenie vychoda k Baltijskomu morju v XIV veke*, Leningrad: Nauka, 1987, 174, [2] pp. Vanaf 1397 maakte Zweden deel uit van de Unie van

verbond immers feitelijk het Russische vasteland met West-Europa<sup>5</sup>. Met het toenemende belang van handel en scheepvaart in de vroeg-moderne tijd, steeg ook het strategische belang van de Nevamonding en bij uitbreiding van de regio rond het Oosten van de Finse Golf. Finse stammen, het Zweedse Rijk en Moskovië maakten alle aanspraak op de regio.

Toen in 1478 de Republiek Novgorod werd ingelijfd bij Moskovië ontstond er een nieuwe politieke situatie, die een aantal niet te onderschatten administratieve hervormingen met zich meebracht<sup>6</sup>. De annexatie van Novgorod leidde tot een terugval en verplaatsing in de overzeese handel met de regio. De door Ivan III genomen maatregelen waren daaraan debet. De Hanze, die nauwe contacten onderhield met de Novgorodse Republiek, verplaatste haar activiteiten naar Lijfland. De handelsroute die via de Neva naar Novgorod liep, werd grotendeels verlaten ten voordele van Riga, Reval, Pernau, Derpt en vooral Narva. Een vredesverdrag van Rusland met Lijfland beïnvloedde deze verplaatsing op een positieve manier. De handelsroute via de Neva raakte aan het einde van de XVe eeuw in de vergetelheid<sup>7</sup>.

De annexatie van Novgorod bracht ook een wijziging met zich mee in het al in 1323 tussen Zweden en de Republiek Novgorod gesloten vredesverdrag van Orechov (*Orechovskij dogovor*)<sup>8</sup>. Na een kort machtsvacuüm dat was ontstaan als gevolg van de vergaande administratieve hervormingen, de deportatie van inwoners van Novgorod naar Centraal Rusland en de oncontroleerbaarheid van de grens met Zweden kwam het tot een vluchtelingenstroom vanuit Novgorod naar Vyborg en tot ongeregelheden en plunderingen in Noord-West Rusland<sup>9</sup>. Middels vredesverdragen in 1483, 1487, 1493, 1497 en uiteindelijk 1510 werd de rust in het gebied hersteld en een vervolg gebreed aan het Verdrag van Orechov van 1323<sup>10</sup>. De verdragsvoorwaarden voorzagen onder meer in vrije doorgang vanuit Novgorod naar de Finse Golf en vanuit Vyborg naar Novgorod via de Neva en de Volchov; verbod op de bouw van vestigingen op het Karelsche schiereiland langs beide kanten van de grens; verbod voor Zweden om een anti-Novgorodse coalitie te vormen met Lijfland en Estland<sup>11</sup>. Voor de Zweden waren de gevolgen van de annexatie van Novgorod en de verplaatsing van de handelsactiviteit naar Lijfland in het begin van de zestiende eeuw niet positief. Met de troonsbestijging van Gustav I Vasa in 1513 en het uiteenvallen van de Unie van Kalmar in 1521 veranderde dan ook geleidelijk de houding van Zweden ten overstaan van Rusland. Gustav I Vasa trachtte in eerste instantie de route via de Neva nieuw leven in te blazen. Dat deed hij door het nabijgelegen Vyborg tot stapelplaats van de Russische handel te bombarderen, in de

---

Kalmar. Dit bracht enige accentverschuivingen in de Zweedse buitenlandse politiek met zich mee, waardoor er vanaf dat moment tot aan de annexatie van Novgorod in 1478 nauwelijks conflicten waren in de regio.

<sup>5</sup> Voor gedetailleerde informatie over de Novgorodse handel met West-Europa en met name de Hanze, zie o.a.: Artur Atman, *The Russian and Polish Markets in international trade 1500-1650*, Göteborg, 1973, 232 pp.; M. Berežkov, *O torgovle Rusi s Ganzoju do konca XV veka*, Sankt-Peterburg, 1879. Erik Tiberg, *Moscow, Livonia and the Hanseatic League*, Stockholm, 1995, x, 290 pp.; Norbert Angermann; Klaus Friedland (red.), *Novgorod: Markt und Kontor der Hanse*, Köln: Böhlau, 2002, viii, 246 pp. (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, bd. 53).

<sup>6</sup> Zie: Gipping, *Neva i Nienšanc*, pp. 125-134. K.A. Nevolin, *O pjatinach i pogostach novgorodskich v XVI veke, s priloženiem karty*, Sankt-Peterburg: Tip. Imperatorskoj Akademii Nauk, 1853, xii, 236, 415, [1] pp.; I. Černjakova, 'Zapadnaja Karelija v sostave Velikogo knjažestva Moskovskogo. Skladyvanie novoj sistemy zemlevladienija i upravlenija' // *Karelija na perelome epoch. Očerki social'noj i agrarnoj istorii XVII veka*, Petrozavodsk: Izdatel'stvo PetrGU, 1998, pp. 7-32.

<sup>7</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, p. 161.

<sup>8</sup> Zoals al eerder werd aangehaald betekende het sluiten van een vredesverdrag niet dat er geen conflicten waren tussen Zweden en Novgorod. Voor een gedetailleerde studie over de betrekkingen tussen Zweden en Novgorod in de veertiende eeuw, zie onder andere de werken van Šaskol'skij.

<sup>9</sup> V.V. Pochlebin, *Vnešnjaja politika Rusi, Rossii i SSSR za 1000 let v imenach, datach, faktach: Spravočnik [v 3-ch vypuskach]: Vyp. 2: kn. 1: Vojny i mirnye dogovory*, Moskva: Meždunarodnye otnošenija, 1995, 781, [2] pp.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Ibidem.

hoop om op die manier een tegengewicht te vormen voor de handel via Narva<sup>12</sup>. Gustavs politiek was echter niet succesvol.

De annexatie van de Novgorodse Republiek door het Moskovische Rijk had nog een derde, pas vanaf de tweede helft van de zestiende helft zichtbaar wordend gevolg. Via een systeem van waterwegen konden vanuit Novgorod de regio Pomor'e en de Witte Zee worden bereikt. Toen in de jaren 1550 de Noordelijke route naar Rusland werd ontdekt en in Pomor'e de stad Archangel werd gesticht, betekende dit dat Novgorod zich zowel voor goederentransport via het Balticum als voor import en export via de Witte Zee gunstig gepositioneerd wist. Daar komt nog bij dat de route via de Noordelijke Dvina naar de Witte Zee aansluiting gaf op het bassin van de Volga en zo op een enorm deel van Europees Rusland<sup>13</sup> (zie appendix 1 pt. 8). Met de inlijving van de Republiek Novgorod bij het Moskovië werden de geopolitieke verhoudingen grondig door elkaar geschud.

## § 2 Tichvin en Stolbova

In 1558 kwam het tot een gewapend conflict tussen Zweden en Rusland, in de eerste plaats met de bedoeling Lijfland te annexeren en op die manier controle te verwerven over de West-Europese handelsactiviteiten in de regionale havens. Zonder in detail te treden kan de bijna drie decennia lang durende oorlogsperiode vanaf 1558 worden omschreven als een strijd die na een sterk begin van Rusland (verovering van Narva in 1558) uiteindelijk in het voordeel van Zweden werd beslecht<sup>14</sup>. De verliezen van Rusland werden bevestigd in de Vrede van Tichvin in 1595. De balans aan het einde van de zestiende eeuw viel voor Rusland erg negatief uit.

In de Zweeds-Russische *Vrede van Tichvin* van 1595 werd bepaald dat Rusland aan Zweden het prinsdom Estland met zijn burchten, waaronder die van Narva en Reval, zou afstaan. Zweden zou op zijn beurt Keksholm (*Korela*) en het omliggende district teruggeven aan Rusland en zou tegelijkertijd Ivangorod, Jam, Kopor'e, Noteburg en Ladoga erkennen als Russisch grondgebied. Daarmee werd de zuidkust van de Finse Golf – *grosso modo* gelijk aan Ingermanland – opnieuw Russisch en behield Rusland ook de controle over de Neva en dus de verbinding tussen het Ladogameer en de Finse Golf. Het strategische belang van de Nevamonding onderkennend, werd echter ten voordele van de Zweden een clause opgenomen die het aan Rusland verbood om in Ingermanlandse steden havens te creëren, waarbij met name de plaatsen Nyen en Luga werden genoemd. Daartegenover stond dan weer een drastische beperking op de handelsactiviteiten in Narva: de haven van Narva was verboden terrein voor alle buitenlandse schepen en handelaren. Narva werd voorbehouden voor de Zweedse koopmansstand; Vyborg en Reval voor de Russische. Zweedse handelaars kregen het recht om in heel Rusland handel te drijven, opslagplaatsen te bouwen en onroerend goed te bezitten; hun Russische collega's kregen dezelfde rechten in Vyborg, Reval en andere steden van het Zweedse rijk<sup>15</sup>. Buitenlandse (niet-Russische en niet-Zweedse) handelaars

<sup>12</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, pp. 162-165.

<sup>13</sup> S.V. Roždestvenskij, 'Nevsko-Ladožskij bassejn v istorii voenno-torgovyčh putej do XVIII veka' // *Trudy Leningradskogo obščestva izučenija mestnogo kraja*, 1927, tom 1.

<sup>14</sup> Over de Lijflandse oorlogen in de jaren 1558-1581, zie o.a.: A. Attman, *The Struggle for Baltic Markets: powers in conflict*, Göteborg: Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället, 1979, 231 pp.; Pochlebkij, *Vnešnjaja politika Rusi*.

<sup>15</sup> M.D. Čul'kov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj komercii pri vsech portach i granicah ot drevnich vremjan do nyne nastojaščego i vsech preimuščestvennych uzakonenij po onoj gosudarja imperatora Petra Velikogo i nyne blagopolučno carstvujuščej gosudaryni imperatricy Ekateriny Velikija, sočinenoje Michajlom Čul'kovym*. Sankt-Peterburg, pri Imperatorskoj Akademii Nauk, 1781-1787, 7 tomov (21 kniga), tom I, kn. 1, pp. 233-235; Pochlebkij, *Vnešnjaja politika Rusi*.

kregen toelating om een transit door Rusland dan wel Zweden te maken<sup>16</sup>.

In de Vrede van Tichvin werd getracht door wederzijdse beperkingen een evenwicht te creëren in de Finse Golf. De zwaartepunten in de toenmalige handelspolitiek waren Narva, de Nevamonding, Archangel aan de Witte-Zeekust en Pskov in het binnenland. De Zweden onderkenden duidelijk de strategisch belangrijke positie van Narva. Tegelijk echter konden ze niet zonder meer aan de eisen van de burgers van Reval en Vyborg voorbijgaan. Daardoor ontstond een situatie waarin Reval en Vyborg de positie van Narva herhaaldelijk wisten te ondermijnen<sup>17</sup>. In 1600 werd door koning Karel IX aan Vyborg en Reval een privilege op de Russische handel verleend<sup>18</sup>. Dit privilege werd in 1605 en 1638 bevestigd. Narva kreeg in 1614 een zware terugslag te verduren als gevolg van de zogeheten *zeilordonnantie* van 1614, waarin Narva tot een secundaire haven werd gedegradeerd die slechts door een beperkt aantal buitenlandse handelaars met speciale toestemming mocht worden bezocht<sup>19</sup>. Uiteenlopende belangen maakten het evenwicht echter broos, en – rekening houdende met het feit dat de grens tussen Zweden en Rusland niet volledig in de Vrede van Tichvin werd vastgelegd<sup>20</sup> en met de vaststelling dat Rusland aan het einde van de zestiende eeuw niet alleen aan de buitengrenzen, maar ook intern te lijden had onder conflicten – hoeft het niet te verbazen dat de Vrede van Tichvin geen lang leven was beschoren. Zweden gaf zijn aspiraties in de Finse Golf nog lang niet op, integendeel. Gebruikmakend van de interne chaos in Rusland en de daarmee gepaard gaande politieke, militaire en staatkundige zwakte van Rusland, realiseerde Zweden aan het einde van de zestiende en in de eerste decennia van de zeventiende eeuw nogmaals een aanzienlijke gebiedsuitbreiding. Bevestiging hiervan volgde in twee fases. Eerst in de Vrede van Vyborg van 1609 en vervolgens in 1617 in de Vrede van Stolbova.

De bepalingen van de *Vrede van Stolbova* zijn essentieel voor de positie van de Zweden in de Finse Golf vanaf 1617. De Zweden controleerden vanaf nu officieel de kusten van de Finse Golf; Rusland had – op Archangel na – geen rechtstreekse connectie meer met de Europese markt<sup>21</sup>. Dankzij de inlijving van het kustgebied aan de oostzijde van de Baltische zee kon Zweden nu de Russische export via de daar gelegen Oostzeehavens controleren en zichzelf verrijken door positie te nemen als tussenhandelaar. Zweden, dat aan het begin van de zeventiende eeuw niet bij machte was zelf de handel over te nemen, had er met het oog op zijn economische ontwikkeling belang bij om zoveel mogelijk inkomsten te halen uit die transithandel. De internationale grens die was ontstaan tussen de regio Novgorod en de Baltische kust voegde aan de handel een politieke dimensie toe<sup>22</sup>. De Ivangorodweg werd door middel van de aanleg van een aantal vertakkingen aan Zweedse zijde geïntegreerd in een systeem van wegen, terwijl aan Russische zijde de weg in verval raakte. De connecties met Novgorod over water werden in dezelfde periode intenser. Naast de route via de Neva en het Ladogameer, werd nu ook de route via de Luga en de Mšaga populairder<sup>23</sup>. In de zeventiende eeuw werd de Nevadelta voor de tweede keer een opvallend symbool van het strategische belang dat door beide rijken aan de Nevadelta werd gehecht. Nog vóór de vredes-

<sup>16</sup> Pochlebkín, *Vnešnjaja politika Rusi*.

<sup>17</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, pp. 215-216.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 215; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn 1, pp. 233-238; Ibidem, tom V, kn. 2, p. 365.

<sup>19</sup> Jarmo Kotilaine, *Russia's foreign trade and economic expansion in the seventeenth century: windows on the world*, Leiden: Brill, 2005, p. 145.

<sup>20</sup> Pochlebkín, *Vnešnjaja politika Rusi*.

<sup>21</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, p. 145.

<sup>22</sup> Ibidem, p. 43.

<sup>23</sup> Selin, *Ivangorodskaja doroga*, p. 4.

onderhandelingen over het gebied een aanvang hadden genomen waren de Zweden al overgegaan waren tot het stichten van een stad met vesting langs de Nevadelta. De stad heette *Nyen* (letterlijk: Nieuwe Stad); ze werd beschermd door de vesting Nyenschants, die werd gesticht in 1611, daarbij vooruitlopend op de toewijzing van het gebied aan Zweden in 1617. In het verdrag van Stolbova werden veroveringen aan beide zijden bevestigd dan wel teruggegeven, terwijl er ook meer aandacht was voor de demarcatie van de grens tussen Zweden en Rusland. De nieuwe territoriale bepalingen vervingen vroegere artikelen van de Vrede van Tichvin (1595) en van de Vrede van Vyborg (1609). Onder andere de steden Novgorod, Staraja Russa, Porchov, Ladoga en Gdov werden door de Zweedse koning aan Moskovië teruggegeven. In ruil daarvoor deed de Russische tsaar afstand van zijn bezittingen in Ingria (*Ižorskaja zemlja*) en met name van Ivangorod, Jam, Kopor'e, de Nevadelta (*Ponev'e*) en de vesting Orešek met haar district. Ladoga werd een grensstad en het territorium (*Severo-Zapadnoe Priladož'e*) met de stad Keksholm (*Korela*) en zijn district ging 'voor eeuwig' in Zweedse handen over. Samen met het verlies van Ingria, de Nevadelta en de Ladogadelta moest het Moskovische Rijk ook zijn aanspraken op Lijfland opgeven<sup>24</sup>. De nieuw veroverde territoria rond de Finse Golf werden door de Zweden samengevoegd in de provincie Ingermanland. Deze provincie werd in de zeventiende eeuw begrensd door de Narova-rivier in het Westen en het Ladogameer met de zuidelijke bijrivier Lava in het Oosten. Het land ten Noorden van de Neva behoorde toen nog bij Karelië en administratief tot de Zweedse *Län Nöteborg*, de vesting gelegen op de plaats waar de Neva uit het Ladogameer ontspringt<sup>25</sup>. Over Narva en Vyborg wordt in de Vrede van Stolbova niet gerept: Narva was op dat moment al langer Zweeds; Vyborg was sinds haar stichting in 1293 Zweeds grondgebied. De gebiedsuitbreiding die Zweden met de Vrede van Stolbova realiseerde, creëerde een unieke kans om zowel de West-Europese handel met Rusland als de via de Finse Golf lopende transit-handel met Perzië onder controle te krijgen<sup>26</sup>.

Naast territoriale bepalingen en een plan voor de demarcatie van de grens tussen Zweden en het Moskovische Rijk werd in de Vrede van Stolbova ook bepaald dat er tussen de beide landen wederzijds vrije handel moest zijn<sup>27</sup>. Daarmee ontstond echter een aantal nieuwe diplomatieke en organisatorische problemen, die zich hoofdzakelijk concentreerden rond (1) de gespannen verhoudingen tussen Narva en Reval, (2) de lage bevolkingsdichtheid en de ontvolking van Ingermanland (Ingria), (3) het gebrek aan kapitaal in het Oosten van het Balticum en (4) de gecentraliseerde handelspolitiek die Zweden trachtte te voeren. Problematisch in economisch opzicht was in de eerste plaats het feit dat Zweden zijn gecentraliseerde handelspolitiek niet consequent doorvoerde, wat zorgde voor rivaliteit tussen de havensteden in het Oost-Balticum. Abo, Reval en Vyborg werden in 1617 opengesteld voor buitenlandse handelaars. Tegelijk kregen Zweedse onderdanen en burgers het recht om voor de handel met Rusland naar Narva en Nyen te reizen en daar handel te drijven<sup>28</sup>. Van dit recht werd echter óók gebruikgemaakt door buitenlandse handelaars, wat er na voortdurende klachten van de Vyborgse koopmansstand toe leidde dat op 22 november 1622 alle buitenlanders het verbod kregen in Nyen schepen te laden en te lossen<sup>29</sup>. Dit leidde in de jaren 1620 tot stagnatie in de ontwikkeling van de vestingstad Nyen, maar ook tot een neerwaartse trend in de

<sup>24</sup> Pochlebkín, *Vnešnjaja politika Rusi*.

<sup>25</sup> Erik Amburger, *Ingermanland: Eine Junge Provinz Rußlands im Wirkungsbereich der Residenz und Weltstadt St. Petersburg-Leningrad*, Köln / Wien: Böhlau, 1980, p. 1.

<sup>26</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, p. 146.

<sup>27</sup> Pochlebkín, *Vnešnjaja politika Rusi*.

<sup>28</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, p. 214.

<sup>29</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, pp. 214-216.

handelsactiviteiten in Narva<sup>30</sup>. Reval en in mindere mate Vyborg leken in eerste instantie het meest te profiteren van de halfslachtige maatregelen van de Zweedse overheid. De Vyborgse koopmansstand kreeg de toelating om onder andere in Nyen jaarmarkten in te richten<sup>31</sup>. Reval genoot van 1623 tot 1629 van een zogeheten *Zollarende*, een regeling die het belastingtechnisch voordelig maakte om in Reval handel te drijven<sup>32</sup>. De bedoeling van deze *Zollarende* was de handel via de Witte-Zeeroute te diversifiëren naar het Balticum. Halfslachtig was de politiek van de Zweedse overheid in die zin dat ze – ondanks het succes van de *Zollarende* – toch openlijk Narva bleef verkiezen boven Reval als meest geschikte concurrent voor de Russische handel via Archangel. In 1629 kregen Stralsundse handelaars toelating vrij handel te drijven in Narva en Nyen. In hetzelfde jaar kregen de Engelse handelaars William en John Rowley de toelating om zich in Narva te vestigen en daar vrij handel te drijven. Hierdoor ontstond na afloop van de *Zollarende* in 1629 een nieuwe situatie in de Finse Golf: Reval en Vyborg waren nog steeds de enige officiële ‘steden van nationale betekenis’ in de regio, maar Narva en Nyen werden nu *de facto* de centra van de Russische transithandel<sup>33</sup>.

In 1632 werd de positie van Nyen bevestigd middels het verlenen van de eerste privileges. Op 17 juni 1632 verleende Gustav Adolf aan Nyen stadsrechten en werden de inwoners voor een periode van zes jaar ontheven van hun burgerplichten. Dit was uiteraard niet naar de zin van de Vyborgse koopmansstand, die vervolgens eens te meer tegen Nyen in het getouw kwam. In de daaropvolgende jaren bereikte de interne strijd die Vyborg en Nyen voerden om de Russische transithandel een bizar maar veelbetekenend hoogtepunt. Op 6 mei 1638 werd het verbod van 1622 opnieuw bevestigd: buitenlandse schepen en handelaars hoorden niet in Nyen thuis. Amper vier maanden later – op 28 september 1638 – werden deze bepalingen echter herzien in het voordeel van Nyen, dat op te koop toe een aantal nieuwe privileges in de schoot geworpen kreeg. Van overheidswege werd nu bepaald dat Nyens bestaan en ontwikkeling moest worden gebaseerd op de Russische handel, terwijl Vyborgs welvaren moest worden gebaseerd op de productie van en handel in Karelische en andere binnenlandse rijkdommen<sup>34</sup>. De stad werd zo op korte tijd een belangrijke handelsstad in het Zweedse Rijk en centrale plaats in de Zweedse provincie Ingermanland.

### § 3 De Finse Golf als vrije handelszone

Pas vanaf de jaren 1640 kwam er substantieel verbetering in de situatie in het Oost-Balticum dankzij een combinatie van liberale hervormingen en twee externe omstandigheden, namelijk: de economische consolidatie van de regio Novgorod en de opkomst van tabaksimport via Narva<sup>35</sup>. De liberale hervormingen waren in grote mate het werk van de Zweedse gouverneurs Axel en Erik Oxenstierna die één vrije handelszone creëerden in de Finse Golf, met Reval, Narva en Nyen als voornaamste componenten. In 1648 werd het *commercietractaat*

<sup>30</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, pp. 147-148; 155; 163; 167.

<sup>31</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, p. 216.

<sup>32</sup> Deze regeling bestond erin dat Reval voor een periode van zes jaar de *customs* overnam van Narva, Helsingfors (Helsinki) en Borgå (Porvoo). Alle buitenlandse import en export werd onderworpen aan een drie procent belasting en de burgers van Narva, Helsingfors en Borgå mochten in Reval vrij handelen met buitenlanders.

<sup>33</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, pp. 150-153.

<sup>34</sup> Gipping, *Neva i Nienšanc*, pp. 216-224.

<sup>35</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, pp. 156-160.

ingevoerd<sup>36</sup> en in 1651 volgde een nieuw *licenttractaat*<sup>37</sup>. De portoriumtollen werden in alle drie de havens gelijk, waarmee een einde kwam aan de rivaliteit die in het verleden de ontwikkeling van de handel in de weg had gestaan. Alle Russische goederen konden vrij worden getransporteerd tussen Reval, Narva en Nyen, zowel over zee als over land<sup>38</sup>; enkel wanneer de goederen verder over zee naar het buitenland werden geëxporteerd of omgekeerd vanuit het buitenland via Reval, Narva of Nyen werden geïmporteerd, werd een *portorium* van twee procent geheven<sup>39</sup>. Enkel geprivilegieerde handelaars mochten handelen in graan, zout en wijn. Voor de import van wijn was ook een speciale vergunning nodig. De regels voor de import van zout verschilden van stad tot stad. Op goederen die van over zee worden aangevoerd en die in het commercietractaat en het licenttractaat niet bij naam werden genoemd, werden twee rijksdaalders drie Zweedse zilverlingen aan licenten en twee procent aan portoriumtollen geheven<sup>40</sup>.

In dezelfde periode werd ook eindelijk de concurrentiestrijd tussen Nyen en Vyborg opgelost. In 1646 werden de posities van Nyen en Narva voor wat de Russische handel betrof, gelijkgesteld (i.e. Lijflandse tol). Wat de buitenlandse handel (uitgezonderd de Russische handel in Nyen) en de binnenlandse, Finse handel betrof werd Nyen echter gelijkgesteld met Vyborg (i.e. Zweedse tol). In 1651 werden de Zweedse tollasten van Nyen verlicht, maar niet afgeschaft, waardoor de Zweedse overheid het strategische belang van Vyborg erkende en duidelijk koos voor een gulden middenweg in het kanaliseren van de tegenstrijdige belangen van Nyense en Vyborgse kooplui<sup>41</sup>.

Door het commercietractaat van 1648 werden Narva en Nyen officieel erkend als havens van nationale betekenis<sup>42</sup>. De liberale richtlijnen van deze traktaten zorgden voor wat door Kotilaine wordt omschreven als de *first Baltic boom*<sup>43</sup>, een hausse in de Oost-Baltische handel, die duurde tot halverwege de jaren 50 van de zeventiende eeuw. Tegen die tijd hadden de successen van Oxenstierna's politiek al uitgebreid de afgunst gewekt van Russische handelaars. In 1656 leidden opgelopen diplomatieke spanningen tot een gewapend conflict tussen Zweden en het Moskovische Rijk. Nyen werd zelfs even opnieuw door de Russen heroverd<sup>44</sup>. Het Russische leger delfde echter al snel het onderspit en het doel van de oorlog – het terugwinnen van de als gevolg van de Vrede van Stolbova aan Zweden verloren gebieden – werd niet gehaald. Uiteindelijk werd middels de *Vrede van Kardis* (1661) en de *Vrede van Pijussa* (1666) de rust grotendeels hersteld en de Zweedse politiek gerationaliseerd<sup>45</sup>. Het Moskovi-

<sup>36</sup> Eesti Ajaaloarhiivi (EAA), 854-2-515. De Russische tekst van dit tractaat is terug te vinden in: Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 1, pp. 268-273: *Pošlinnyj ustav. Otvoznym tovarom v Rossiju i iz Rossii črez Revel', Narvu i Nien. V prošlom 1648 godu ljunija 31 dnja publikovan v Stokgol'me na Švedskom jazyke, a nyne vsem sego mesta torgujuščim kupeckim ljudjam Inozemcam dlja vedenija na Nemeckoj jazyk pereveden i napetsjatan v Revele 1651 goda*. Zie ook: Gipping, *Neva i nienšanc*, pp. 230-232.

<sup>37</sup> De Russische tekst van dit tractaat is terug te vinden in: Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 1, pp. 273-281: *Ego Veličestva Karolusa Švedskogo, Gotskogo i Vendenskogo Korolja i Nasledstvennogo Knjazja Velikogo Knjazja Finljandskogo i pročaja Licentnyj ustav, po kotoromu v zbere Licentov v Rige, Revele, Narve, Pernove, Gapsale i Arensburga postupat' nadležit*.

<sup>38</sup> Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 1, pp. 268-273.

<sup>39</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, p. 159.

<sup>40</sup> Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 1, pp. 268-273.

<sup>41</sup> Gipping, *Neva i nienšanc*, pp. 236-238.

<sup>42</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, p. 159.

<sup>43</sup> Ibidem, pp. 312-326.

<sup>44</sup> Gipping, *Neva i nienšanc*, p. 239.

<sup>45</sup> A. Semenov, *Izuchenie istoričeskikh svedenii o rossijskoj vneshnej torgovle i promyšlennosti s poloviny XVII-go stoletija po 1858 god (3 parts bound in 2 vols)*, Newtonville: Oriental Research Partners, 1977 (reprint 1859), part I, pp. 21-23; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 1, pp. 328-345; Gipping, *Neva i nienšanc*, pp. 240-243.



sche Rijk leed eens te meer gebiedsverlies: na de Vrede van Kardis kwam het territorium ten Oosten van de Westelijke Dvina onder Zweeds bewind.

In 1661 werden de bestaande privileges van de Zweedse havens in de Finse Golf bevestigd, terwijl ook de complexe verdeling van tolheffingen en goederenstromen bleef bestaan: Nyen werd gelijkgesteld aan Narva en Reval voor wat goederen afkomstig uit Rusland en Russisch en Ingermanlands graan betrof (d.w.z. hierop was de Lijflandse tol van toepassing); goederen afkomstig uit de districten Vyborg en Keksholm werden onderworpen aan de Zweedse tolvoorschriften<sup>46</sup>. Opvallend, en exemplarisch voor de Zweedse economische politiek van de laatste decennia van de zeventiende eeuw, is een klacht die Zweedse handelaars kort na de ondertekening van de *Vrede van Kardis* aan de Russische overheid richtten met betrekking tot de vervallen en inmiddels onaanvaardbaar slechte staat van de Ivangorodweg. De Zweedse handelaars eisten dat een gedeelte van de weg aan Russische zijde zou worden hersteld "om te vermijden dat de voorkeur zou worden gegeven aan de Archangelroute"<sup>47</sup>. Tot het einde van de zeventiende eeuw veranderde de situatie echter niet, en na de stichting van Sint-Petersburg werden nieuwe prioriteiten gesteld; de Ivangorodweg verloor zijn functie en verdween voorgoed van het toneel<sup>48</sup>.

Vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw profiteerden de Zweden in toenemende mate van de controle over de Russische export uit Novgorod. Bovendien werd, door een gunstig klimaat te creëren voor de export van waardevolle goederen uit het Russische binnenland, de concurrentie van Nyen en Narva voor Ruslands enige directe exporthaven Archangel aan het einde van de zeventiende eeuw steeds sterker<sup>49</sup>. Waren de respectievelijke hinterlanden van Narva/Nyen en Archangel tot dan grotendeels van elkaar gescheiden<sup>50</sup>, aan het einde van de zeventiende eeuw kwamen Narva en Nyen stilaan in het vaarwater van Archangel<sup>51</sup>.

#### § 4 Tabak, teer en hout

Drie producten speelden in de laatste decennia van de zeventiende eeuw een belangrijke rol in de economische politiek die Zweden voerde in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf: tabak, teer en hout. De rol hierin van de Engelsen, die in 1649 hardhandig werden buitengewerkt in Archangel, was aanzienlijk: zij zagen in Narva de kans om 'via de achterdeur' toch nog mee te profiteren van de groei van de Russische exportmarkt<sup>52</sup>. Vanaf 1670 kon in Nyen en Narva vrij worden gehandeld in tabak, zolang deze niet uit een Zweedse haven afkomstig was. Vanaf 1676 werd Narva het centrum voor de tabaksmokkel naar Rusland, ondanks het feit dat de import en consumptie van tabak in Rusland tot 1697 officieel verboden was<sup>53</sup>. De Nederlanders waren dominant in de gehele *Noordelijke* tabakshandel, die niet alleen via Nar-

<sup>46</sup> Gipping, *Neva i nienšanc*, pp. 244-245.

<sup>47</sup> *Žaloba na pritesnenie russkimi švedskich kupcov (posle kardisskogo mira)*. Geciteerd uit: Selin, *Ivangorodskaja Doroga*, p. 4.

<sup>48</sup> Selin, *Ivangorodskaja Doroga*, p. 4.

<sup>49</sup> Voor studies van Ruslands ontwikkeling in de zeventiende eeuw, zie: Kotilaine, *Russia's foreign trade*; Ibidem, Marshall T. Poe (red.), *Modernizing Muscovy: reform and social change in seventeenth-century Russia*, London / New York, RoutledgeCurzon, 2004, vi, 489 pp. (Russia and Eastern Europe, Vol. 1).

<sup>50</sup> J.T. Kotilaine, 'Competing Claims: Russian Foreign Trade via Arkhangel'sk and the Eastern Baltic Ports in the 17<sup>th</sup> Century' // *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*, 2003, Vol. 4, Nr. 2, pp. 280-282.

<sup>51</sup> Ibidem, pp. 302-303.

<sup>52</sup> Ibidem, pp. 296-297.

<sup>53</sup> Jacob M. Price, 'The Tobacco Adventure to Russia: Enterprise, Policy and Diplomats in the Quest for a Northern Market for English Colonial Tobacco, 1676-1722' // *Transactions of the American Philosophical Society*, 1961, Vol. 51, Nr. 1, p. 9.

va en Nyen, maar ook via Archangel liep<sup>54</sup>. De rol van de Russische overheid en met name van Peter de Grote in de ontwikkeling van de tabakshandel in de Finse Golf was niet te onderschatten en zal later nog opnieuw ter sprake komen.

De situatie van teer was complex. In de jaren vijftig van de zeventiende eeuw werd een Zweedse teercompagnie opgericht, waarvan niet alleen Zweedse, maar ook de Finse steden Åbo, Helsingfors en Vyborg deel uitmaakten. Vyborg zou in deze teercompagnie de hoofdrol spelen, met een jaarlijks aandeel in de afkoopsom voor de Finse teerproductie van meer dan 50%. Nyen en andere Finse steden lieten hun ongenoegen blijken over het feit dat ze niet konden participeren in de teerproductie en als gevolg van de te hoge prijsstelling die de teercompagnie hanteerde, viel het bedrijf nog in de jaren vijftig van de zeventiende eeuw uit elkaar<sup>55</sup>. Dit betekende echter niet dat de export van teer vanuit de Finse Golf tot stilstand kwam. Met name Vyborg zou tot in het begin van de achttiende eeuw betrokken blijven bij de export van teer naar West-Europa. In mindere mate werd teer ook vanuit Nyen geëxporteerd<sup>56</sup>. Vanaf 1688 werden de exportvoorwaarden voor teer in zowel Vyborg, Narva als Nyen gelijkgesteld, maar op dat moment was het exportvolume vanuit de havens in het oosten van de Finse Golf al over zijn hoogtepunt heen.

De geleidelijke afname van de teerexport aan het einde van de zeventiende eeuw was niet alleen het gevolg van toenemende concurrentie tussen havens, maar ook en vooral van de opkomst van een nieuw, beter geprijsd en technologisch geavanceerder houtproduct: planken en delen afkomstig van zaagmolens. Narva nam in deze ontwikkeling het voortouw; gevolgd door Nyen<sup>57</sup>. Vyborg werd pas in het eerste decennium van de achttiende eeuw een houtexporthaven<sup>58</sup>. In de ontwikkeling die Narva en Nyen in het laatste decennium van de zeventiende eeuw doormaakten, speelden Nederlanders op verschillende vlakken een cruciale rol. De ontwikkeling van Nyen tot een houtexporthaven kwam er vooral door de sterk toenemende vraag van Nederlandse zijde, terwijl de verspreiding van de houtzaagmolentechnologie ook een in hoofdzaak Nederlandse aangelegenheid was, niet in het minst door de beschikbaarheid van het noodzakelijk kapitaal voor de implementatie en diffusie van nieuwe technologieën<sup>59</sup>.

Tenminste 8 Nederlandse houtzaagmolens met fijn blad werden tussen 1670 en 1700 gebouwd in de directe omgeving van de haven van Narva (zie appendix 8 pt. 1). Als bouwers van deze molens staan onder andere de Nederlanders Cornelius Clasen Witt en Jan Cornelissen geregistreerd. De grootste houtzaagmolen in de directe omgeving van Narva was eigendom van Jurgen Tunderfelt<sup>60</sup>. In de jaren 1680 werd ook de eerste "moderne" houtzaagmolen gebouwd in de omgeving van Nyen, dat aanvankelijk als haven voor de export van teer dienst deed. In de jaren 1690 kwamen er rond Nyen nog tenminste 5 van dergelijke mo-

<sup>54</sup> Ibidem, pp. 5-17; 19.

<sup>55</sup> Gipping, *Neva i nienšanc*, p. 246.

<sup>56</sup> Sven-Erik Åström, *From Tar to Timber: Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade 1660-1860*, Helsinki: Finnish Society of Sciences and Letters, 1988, 229 pp. (Commentationes Humanarum Literarum, Vol. 85).

<sup>57</sup> Ibidem, pp. 30-31; 44-45.

<sup>58</sup> S.-E. Åström, 'Technology and timber exports from the Gulf of Finland, 1661-1740' // *Scandinavian Economic History Review*, 1975, Vol. XXIII, Nr. 1, pp. 4-5.

<sup>59</sup> Åström, *From Tar to Timber*, pp. 30-31. Over de verspreiding van de fine-blade sawmill in het Noorden en Noord-Oosten van het Balticum aan het einde van de zeventiende eeuw, zie o.a.: S.-E. Åström, 'Technology and timber exports', pp. 1-14; C.A. Davids, 'The transfer of windmill technology from the Netherlands to North-Eastern Europe from the 16<sup>th</sup> to the early 19<sup>th</sup> century' // J.Ph.S. Lemmink, J.S.A.M. van Koningsbrugge (red.), *Baltic affairs: relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800: essays*. Nijmegen, INOS, 1990, pp. 33-52.

<sup>60</sup> Åström, 'Technology and timber exports', p. 6.

lens bij<sup>61</sup>. Deze molens werden gebouwd in het Nöteborg district langs de Ochta en de Ižora. De bouw van deze molens was het werk van onder andere de Nederlandse meester-bouwers Jan Jansen Groth, Jan Badendijk (Bandardijk) en Hans Kindler. Het meest actief was de meester-bouwer Peter Reenbom (Runbo, Rijnbo), die tenminste drie van de zes molens realiseerde<sup>62</sup>. Met de sterke toename in de bouw van houtzaagmolens in Ingria, leek Nyen in het laatste decennium van de achttiende eeuw goed op weg om Narva te passeren als hout-exporthaven. Daarvan getuigen ook de door Åström gecompileerde exportcijfers<sup>63</sup> (zie appendix 8 pt. 2). De verovering van Nyen door de Russen in 1703 duwde de toekomst van de regio echter in een andere richting ...

Het Moskovische Rijk leek zich na ondertekening van de Vrede van Kardis vooral te richten op het versterken van het eigen nationale bewustzijn en het doorvoeren van een aantal protectionistische hervormingen. De Zweedse overheid van haar kant begreep dat het de winstmogelijkheden die er lagen in het meeprofiteren van de Russische economische groei niet mocht onderschatten en schakelde geleidelijk over op een politiek die de Russische handel toeliet zich in eigen tempo te ontwikkelen. Op die manier kan er vooral in het laatste decennium van de zeventiende eeuw gesproken worden van toenadering tussen Rusland en Zweden. In diezelfde periode intensiverde zich het proces van proto-industrialisatie rond de houtproductie en scheepsbouw<sup>64</sup>. Tegelijk bleek het afleiden van de Perzische zijdehandel van Archangel naar de Zweedse havens in de Finse Golf succesvol. Tijdens de *second Baltic boom* van de laatste decennia van de zeventiende eeuw kwam de Finse Golf dus steeds nadrukkelijker in beeld, niet uitsluitend met betrekking tot de transithandel in Russische goederen, maar ook als innovatieve regio, waar processen van proto-industrialisatie aanleiding gaven tot diversificatie van het goederenaanbod en zodoende ook een verdere intensivering van de handelscontacten met West-Europa.

---

<sup>61</sup> Åström, 'Technology and timber exports', pp. 5-9; 13.

<sup>62</sup> Ibidem, p. 6.

<sup>63</sup> Ibidem, pp. 4-5.

<sup>64</sup> Kotilaine, *Russia's foreign trade*, pp. 170-173.