

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.*

## INLEIDING

In 2003 werd het 300-jarige bestaan van de stad Sint-Petersburg uitgebreid gevierd. Zowel in de stad zelf als in het buitenland werden manifestaties en tentoonstellingen georganiseerd. Eén van de terugkerende thema's tijdens de festiviteiten was de rol van buitenlanders in de stichting en vroege ontwikkeling van de stad. Dankzij de inspanningen van het Nederlands Instituut in Sint-Petersburg, het Consulaat-Generaal van het Koninkrijk der Nederlanden en verscheidene Nederlandse en Russische (academische) instellingen kreeg ook de rol van Nederlanders bij de stichting van Sint-Petersburg in 1703 uitgebreide aandacht.

Onderhavig onderzoek is in zekere zin een voortzetting van de onderwerpen die in 2003 in het centrum van de belangstelling stonden. De gebruikte invalshoek is echter fundamenteel verschillend. Niet de stichting zélf staat centraal in dit onderzoek, maar wel de vraag wat er veranderde *als gevolg* van de stichting van Sint-Petersburg. Dit aspect krijgt in de historiografie van Sint-Petersburg vaak een eenzijdige invulling in functie van discoursen over de modernisering/europeanisering van Rusland. De stichting van Sint-Petersburg wordt wél uitgelegd als symbool van verandering, maar niet behandeld als een onderwerp hiervan. In de *case-study* waarrond dit proefschrift zal worden opgebouwd, wordt – vertrekkende vanuit deze gedachte – een poging ondernomen om te analyseren hoe de stichting van Sint-Petersburg de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel in de periode 1703-1740 beïnvloedde. Doel van dit onderzoek is om aan de hand van deze *case* een antwoord te formuleren op de vraag welke de invloed is van ruimtelijke verandering op de operationele strategieën van de vroeg-moderne Nederlandse scheepvaart.

In het eerste deel van dit onderzoek zal de *case-study* in zijn historisch en historiografisch kader worden geplaatst. Daarbij zal eerst uitgebreid aandacht worden besteed aan relevante regionale politieke ontwikkelingen om dan een aantal verschillende visies over de (Nederlandse) scheepvaart en handel in de geselecteerde regio en periode te analyseren.

De regionale politieke ontwikkelingen die tot het historiografische kader van de *case-study* behoren zijn *grosso modo* onder te verdelen in een gedeelte Russisch beleid en een gedeelte Zweeds beleid. Dit is het rechtstreekse gevolg van de staatkundige situatie waarin het 'onderzoeksterrein' zich in een deel van de onderzochte periode bevond. In de hoofdstukken één en twee zal aan beide beleidskaders en aan de banden tussen de twee aandacht worden besteed. Het spreekt daarbij voor zich dat de primaire aandacht uit zal gaan naar déze aspecten van het beleid die rechtstreeks van belang zijn voor de buitenlandse handel en scheepvaart in de onderzochte gebieden. Lokale aspecten van industriële dynamiek, infrastructurele ontwikkelingen en institutionele veranderingen in de reglementering van de handel zullen onder de loep worden genomen, terwijl er tegelijk ook aandacht zal zijn voor de positie van Nederlandse handelaars in de bestudeerde steden en regio's. Aan het einde van het derde, samenvattende hoofdstuk zal duidelijk zijn hoe de bestudeerde havens en regio's zich in de loop der geschiedenis hebben ontwikkeld, hoe de voorgeschiedenis van deze plaatsen van invloed is op de periode van de *case-study* en hoe de bestudeerde havens van elkaar verschillen, maar tegelijk ook grote overeenkomsten vertonen.

Vertrekpunt voor het vierde hoofdstuk is de veronderstelling dat de stichting van Sint-Petersburg in 1703 en haar daaropvolgende snelle ontwikkeling in de loop van één generatie moeten hebben geleid tot een fundamentele verschuiving in de patronen van de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en op Archangel. Gegevens over de bevolkingsgroei, de toename van het aantal manufacturen, de relocatie van overheidsdiensten en de toename van het

aantal buitenlandse handelaars in Sint-Petersburg ten opzichte van andere havens in de Finse Golf onderschrijven deze bewering op overtuigende wijze<sup>1</sup>. Aangezien de aantrekkingskracht van Sint-Petersburg en de effectiviteit van de door Peter de Grote georkestreerde voorkeursbehandeling zo groot waren dat ze tot zichtbare veranderingen leidden in alle lagen van de samenleving, én tot een buitengewoon snelle ontwikkeling van de stad, kan worden verondersteld dat de stichting en ontwikkeling van Sint-Petersburg ook op de Nederlandse scheepvaart van het begin van de achttiende eeuw een verpletterende indruk moet hebben gehad, met zichtbare verschuivingen naar het nieuwe 'middenpunt' als gevolg. Verschillende onderzoekers hebben zich, elk vanuit hun eigen perspectief, met dit fenomeen beziggehouden. Dat heeft geleid tot uiteenlopende visies en tegenstrijdige opvattingen. In het vierde hoofdstuk zullen de werken van achtereenvolgens Van Brakel, Knoppers, Veluwenkamp en Jones worden geanalyseerd.

Aan het einde van het eerste deel zullen de resultaten van de historiografische analyse worden geherformuleerd als een methodologische tegenstelling tussen kwantitatief en kwalitatief onderzoek, waarbij kwantitatief onderzoek zal worden gerelateerd aan neoklassieke theoretische opvattingen over economie en economische verandering, terwijl zogeheten kwalitatief onderzoek zal worden gelieerd aan een institutionele economisch-theoretische benadering. De vaststelling dat geen van beide benaderingen in staat is om tot coherente wetenschappelijke kennis te komen over de invloed van ruimtelijke verandering op de vroeg-moderne Nederlandse scheepvaart zal vervolgens dienen als uitgangspunt voor de formulering van de centrale onderzoeksvraag: zou een alternatieve theoretische en methodologische benadering van het onderwerp misschien wél in staat kunnen zijn om de impasse veroorzaakt door de discrepantie tussen kwantitatief en kwalitatief onderzoek te overwinnen?

In het tweede deel van dit onderzoek worden theorie en methode verder uitgewerkt. In het eerste hoofdstuk van het tweede deel – theorie - wordt de centrale onderzoeksvraag vanuit theoretisch oogpunt benaderd. Het onderwerp zal worden gerelateerd aan een reeks theoretische denkrichtingen, die wat hun focus betreft aansluiten bij de centrale onderzoeksvraag. In de loop van het theoretische hoofdstuk zal worden aangetoond waar de neoklassieke en institutionele benadering tekort schieten.

Verwijzend naar de resultaten van de historiografische analyse zal vervolgens worden gesteld dat maritiem-historisch onderzoek in het algemeen, en onderzoek naar de operationele strategieën van de vroeg-moderne Nederlandse maritieme scheepvaart in het bijzonder, een duidelijke en coherente definitie van maritieme scheepvaart als economische activiteit ontberen. Als reactie daarop zal de evolutionaire benadering naar voren worden geschoven als hulpmiddel om uit de heersende impasse in de studie van de vroeg-moderne scheepvaart te geraken. Van deze benadering zal worden geponereerd dat zij mogelijk in staat is om de beperkingen van de neoklassieke en institutionele benaderingen te overwinnen.

Zich baserend op de inzichten van de evolutionaire economie en daarbij aansluitende opvattingen over ruimte en transport, zal worden geponereerd dat het noodzakelijk is om de vroeg-moderne maritieme scheepvaart te bestuderen als een integrale economische activiteit, die niet uitsluitend wordt bepaald door de *nodes* die zij met elkaar verbindt, noch door haar sociale structuren, maar door beide elementen tegelijkertijd. Deze stellingname vereist vervolgens de introductie van een economisch systeem waarin de maritieme scheepvaart een expliciete plaats krijgt. Dit systeem zal worden gepresenteerd en toegelicht, waarna verdere concretisering volgt.

---

<sup>1</sup> See: Arcadius Kahan, *The plow, the hammer and the knout: an economic history of Eighteenth-Century Russia*, Chicago, 1985.

Aangezien het noodzakelijk is om de maritieme scheepvaart te bestuderen als een integrale economische activiteit, is het evenzeer onontbeerlijk om een manier te vinden om kennis te vergaren over haar organisatorische structuur. In overeenstemming met de inzichten van de evolutionaire economie, kunnen we namelijk niet anders dan stellen dat individuele economische beslissingen aan de basis liggen van de organisatie van maritieme scheepvaart. Ruimtelijke, economische en sociale parameters zijn - logischerwijze - onafscheidelijke onderdelen van deze organisatorische structuur. Dit roept twee methodologische vragen op: Waar kunnen we de bronnen vinden die ons in staat stellen om de organisatie van de maritieme scheepvaart te bestuderen? En hoe moeten we deze bronnen gebruiken?

In het tweede hoofdstuk van deel twee - methode - zullen we toelichten dat het gebrek aan kennis over de organisatorische structuur van de Nederlandse scheepvaart in de vroeg-moderne tijd ten dele het gevolg is van het feit dat er nauwelijks directe aanwijzingen hierover te vinden zijn. Na detailanalyse van verschillende bronnen voor de studie van de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en op Archangel in de periode 1703-1740 zullen we echter tot de vaststelling komen dat de organisatorische structuur zichtbaar kan worden gemaakt door de beschikbare indirecte aanwijzingen over de vroeg-moderne maritieme scheepvaart te bestuderen op een evolutionaire manier. Deze vaststelling zal vervolgens tot de logische conclusie leiden dat de adaptatie van bronnen over de vroeg-moderne maritieme scheepvaart aan de theoretische en methodologische standpunten van de evolutionaire economie noodzakelijk is om onze kennis over vroeg-moderne economische systemen vooruit te helpen. Aan het einde van het methodologische hoofdstuk zal een op evolutionair realisme gebaseerde methode worden gepresenteerd voor het onderzoeken van de vroeg-moderne scheepvaart.

In deel drie zal worden getest of deze methode - in tegenstelling tot de neoklassieke en institutionele benadering - wél in staat is om een afdoend antwoord te geven op de centrale onderzoeksvraag. Als leidraad voor het testen van de gepresenteerde methode zullen de volgende, uitdagend geformuleerde historische stellingen omtrent de stichting van Sint-Petersburg en de mogelijke invloed hiervan op de Nederlandse scheepvaart worden gebruikt: (1) De structurele kenmerken van de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel ná de openstelling van Sint-Petersburg zijn dezelfde als die ervóór. De stichting van Sint-Petersburg heeft als dusdanig geen invloed gehad. De geïdentificeerde patronen zijn een 'voortzetting onder andere naam' van bestaande patronen; (2) Het door Peter de Grote en zijn opvolgers gevoerde regionale economische beleid heeft verschuivingen veroorzaakt in de goederenstromen van het Russische achterland. Dit heeft geleid tot analoge verschuivingen in de patronen van de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel. Het adagio 'wat Archangel verloor, won Sint-Petersburg' is bijgevolg ook toepasbaar op de Nederlandse scheepvaart. Beide stellingen bevatten een duidelijke claim voor de studie van de *voorgeschiedenis, infrastructuur, regionale economische politiek en evolutie van vraag en aanbod* om tot een gefundeerd antwoord te komen op de centrale onderzoeksvraag. Beide stellingen zijn bewust uitdagend geformuleerd en vragen nadrukkelijk om bevestiging dan wel ontkenning. Op basis van deze stellingen kan met andere woorden de gepresenteerde methodologie worden getest. Als het onmogelijk blijkt te zijn om de stellingen met behulp van de gebruikte methode te bevestigen of te ontkennen, dient ook de methode zélf te worden verworpen.

De empirische analyse van de rond hogergenoemde stellingen opgebouwde case is onderverdeeld in vijf hoofdstukken, die elk een deel van de onderzochte periode belichten. Alle vijf deze hoofdstukken zullen openen met een gedetailleerde beschrijving van de regionale eco-

nomisch-politieke ontwikkelingen rond de Finse Golf en Archangel, gevolgd door een algemene beschrijving van de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart in dezelfde jaren. Daarna zullen per periode de operationele strategieën van de Nederlandse schipperspopulaties actief in de havens in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf (Narva, Vyborg en Sint-Petersburg) en in Archangel worden geanalyseerd. In deze populatie-analyses worden de verschillende, in het hoofdstuk *Methode* voorgestelde, analytische hulpmiddelen aangewend met de bedoeling inzichtelijk te maken hoe de Nederlandse scheepvaart onder invloed van de stichting en ontwikkeling van Sint-Petersburg evolueerde. De analyses per onderzochte haven zijn complex en bevatten naast analyse van de verschillende populaties in hun geheel ook diepgaande analyses van individuele Nederlandse schippers en de door hen gerealiseerde vaartpatronen. Door zowel individuen als populaties te bestuderen, zal worden getracht te beantwoorden aan de vereisten van de evolutionaire benadering. Elk van de vijf hoofdstukken van de empirische analyse zal daarnaast ook vergelijkingen bevatten met de voorgaande en volgende periodes, om zodoende noodzakelijk tegengewicht te bieden aan de onvermijdelijke arbitrariteit van het onderverdelen van de onderzoeksperiode in verschillende kortere deelperiodes.

Na afloop van de empirische analyse zullen conclusies worden geformuleerd over de resultaten van de analyse en over het al dan niet succesvolle gebruik van de geïntroduceerde methodologie. In de conclusies zal ook aandacht worden besteed aan de veralgemening van de resultaten van de *case-study*. Tenslotte zullen antwoorden worden geformuleerd op de onderzoeksvragen waarrond deze hele studie is opgebouwd. Het onderzoek zal worden vervolledigd met appendices en een bibliografie.