

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.

HOOFDSTUK 4: DE CASE

§ 1 Van Brakel

In 1913 heeft de Nederlandse geleerde Simon van Brakel zich als eerste gewaagd aan een beschrijving van de Nederlandse scheepvaart op Rusland in de achttiende eeuw. Hij deed dat aan de hand van twee bronnen die hij respectievelijk schipgeld en galjootsgeld noemde en die werden teruggevonden in het archief van de Directie van Moskovische Handel te Amsterdam.

Van Brakel merkt op dat dit archief veel informatie bevat over de Nederlandse scheepvaart op Rusland, maar minder inzicht biedt in de handel¹³⁹. Over de goederen die Nederlandse schippers naar Rusland transporteerden is Van Brakel kort: “Wat West-Europa aan Rusland in ruil voor zijne natuurproducten leverde, waren uitsluitend voortbrengselen der ver gevorderde beschaving, grootendeels zelfs luxe-artikelen. De handel vertoonde blijkbaar hetzelfde karakter als thans nog die, welke met vele kolonieën wordt gedreven. Voortbrengselen eener meer gevorderde beschaving worden verzonden naar een land dat in zijn geheel op een lager niveau staat, doch waar een meer beschaafde en gegoede klasse aan deze zaken behoefte gevoelt”¹⁴⁰. Van Brakel betoogt vervolgens dat de kooplieden zich dan ook niet in één artikel specialiseerden, maar zich beijerden “van alles te zenden wat in Rusland gevraagd wordt”¹⁴¹. Daarbij viel vooral het aandeel van uit Amsterdam naar Rusland verscheepte Oosterse goederen op¹⁴². Meer zegt Van Brakel niet over het goederentransport van en naar Rusland. Daarentegen besteedt hij in de rest van zijn artikel uitgebreid aandacht aan de gegevens betreffende de omvang van het scheepvaartverkeer tussen Amsterdam en Rusland, zoals dat kan worden afgelezen uit de ontvangstregisters van schipgeld en galjootsgeld ten behoeve van de Directie van Moskovische Handel. Van Brakel nam van beide registers een statistische bewerking op in de bijlagen bij zijn artikel.

Uit deze statistieken leidt Van Brakel af dat de zogenaamde achteruitgang van de Hollandse handel in de achttiende eeuw een fabel is en dat pas in de jaren van de continentale blokkade (1806-1812) de handel snel in verval kwam¹⁴³. Daarnaast concludeert Van Brakel dat de handel op de Witte-Zeehavens (Archangel, in mindere mate ook Onega) gedurende heel de achttiende eeuw belangrijker was dan die op Sint-Petersburg, en dat ondanks de verwoede pogingen van de Russische regering om de scheepvaart naar de nieuwe Russische hoofdstad te verleggen¹⁴⁴. Ten derde stelt Van Brakel vast dat de schepen naar Archangel veel groter waren dan de ‘scheepjes van nog geen 50 last’¹⁴⁵ die naar Sint-Petersburg voeren¹⁴⁶, een vaststelling die Van Brakel duidelijk ziet als een extra bevestiging van het voorgaande argument.

Wanneer we nu de door Van Brakel samengestelde statistieken en andere bijlagen nader bekijken, valt een aantal hiaten en beoordelingsfouten duidelijk op. De beweringen over de

¹³⁹ Simon van Brakel, ‘Statistische en andere gegevens betreffende onzen handel en scheepvaart op Rusland gedurende de 18^e eeuw’ // *Bijdragen en mededeelingen van het historisch genootschap*, 1913, Vol. 34, pp. 350-405.

¹⁴⁰ Ibidem, p. 359.

¹⁴¹ Ibidem, p. 359.

¹⁴² Ibidem, pp. 359-360.

¹⁴³ Ibidem, p. 373.

¹⁴⁴ Ibidem, p. 374.

¹⁴⁵ De last is een complexe, vroeg-moderne volumetrische maat die ongeveer gelijk overeenkomt met 2000 kg.

¹⁴⁶ Ibidem, p. 374.

soorten goederen baseerde Van Brakel op twee zeer beperkte 'staten', die in bijlage bij zijn artikel werden opgenomen. De eerste bijlage (staat 4) bevat het verslag van een uitzonderlijke, en dus niet-representatieve, studie van de ladingen van gekaapte schepen. Bovendien bevat deze bijlage enkel informatie over het jaar 1707, waardoor het niet is vast te stellen of dezelfde goederen ook in de daaropvolgende jaren werden verscheept. Evenmin is uit de bijlage af te leiden of het om import of export gaat. Met betrekking tot de tweede bijlage (staat 5) kunnen dezelfde opmerkingen worden geformuleerd. Het aantal registraties is zeer beperkt, heeft betrekking op een uitzonderlijke situatie en is bijgevolg niet representatief.

De stelling dat de haven van Archangel gedurende de achttiende eeuw belangrijker is gebleven dan die van Sint-Petersburg baseert Van Brakel op de vergelijking van de totale hoeveelheid goederenlasten die vanuit de respectievelijke havens naar Amsterdam werd verscheept. Het cijfermateriaal dat aan de basis lag van deze bewering, geeft Van Brakel weer in bijlage (staat 2). Van Brakel licht daarbij toe dat de scheepslasten staan voor de grootte van het schip en de goederenlasten voor de hoeveelheid verscheepte goederen. Waarom de schepen ingedeeld zijn in categorieën per 50 last blijft onbesproken.

Dit cijfermateriaal roept meer nieuwe vragen op dan er door Van Brakel worden beantwoord. Van Brakel heeft enkel oog voor het materiaal van het archief van de Directie van Moskovische Handel en spreekt zijn oordeel dus uit op basis van een vergelijking van beide steden vanaf 1753. Voor de eerste 50 jaar van de geschiedenis van Sint-Petersburg heeft Van Brakel geen aandacht. Uit de door Van Brakel gemaakte vergelijking blijkt inderdaad dat het aantal uit Archangel geïmporteerde goederenlasten in de periode 1753-1780 op één jaar na (1779) altijd groter was dan het vanuit Sint-Petersburg geïmporteerde volume. Van Brakel rept echter met geen woord over de waarde van de geïmporteerde goederenlasten en stelt grofweg de hoeveel goederenlasten gelijk aan het belang van de haven. De vaststelling dat de schepen die op Sint-Petersburg voeren veel kleiner zijn dan degene die naar Archangel voeren, is voor Van Brakel voldoende bewijs voor de suprematie van Archangel over Sint-Petersburg gedurende de achttiende eeuw.

Van Brakel geeft geen verklaring voor het sporadisch opduiken van andere havens in de galjoetgeldregistraties van de Directie van Moskovische Handel. Zijn vergelijking tussen Archangel en Sint-Petersburg houdt op geen enkel moment rekening met de aard en de waarde van de goederen die vanuit de verschillende havens worden verscheept en Van Brakel lijkt er integendeel van uit te gaan dat de Russische markt monotoon was en geen regionale verschillen vertoonde in haar aanbodpatroon. Van Brakel baseert zijn oordeel geheel op de registratie van Nederlandse schepen in Amsterdam. Voor Nederlandse schepen die vanuit een Russische haven meteen doorvoeren naar het Zuiden van Europa, zonder halt te houden in Amsterdam, heeft Van Brakel geen aandacht.

§ 2 Knoppers

Geïnspireerd door het werk van Van Brakel en van de Deense historici Ellinger Bang en Korst, die in de eerste helft van de twintigste eeuw een imposante kwantitatieve bewerking van de Deense Sontregisters publiceerden¹⁴⁷, waagde Jake Th. Knoppers zich in de jaren

¹⁴⁷ *Tabeller over skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*, I: Nina Ellinger Bang (red.), *Tabeller over Skibsfarten*. Copenhagen: Gyldendalske Boghandel – Nordisk Forlag; Leipzig: Otto Harrassowitz, 1922; II. Ibidem (red.), *Tabeller over Varetransporten A*. Copenhagen: Gyldendalske Boghandel – Nordisk Forlag; Leipzig: Otto Harrassowitz, 1922; II. Nina Ellinger Bang, Knud Korst (red.), *Tabeller over Varetransporten B*. Copenhagen: Gyldendalske Boghandel – Nordisk Forlag; Leipzig: Otto Harrassowitz, 1933. *Tabeller over skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783*

1970 aan een volledige kwantificering van de gegevens over de Nederlandse scheepvaart met Rusland in de galjoetsgeldregisters van zowel de Directie van Oostersche Handel en Reederijen als van de Directie van Moskovische Handel¹⁴⁸. Dankzij het werk van Knoppers kan de vergelijking tussen Archangel en Sint-Petersburg worden doorgetrokken naar de periode vóór 1753. Bovendien stelt Knoppers' werk ons in de gelegenheid ook de Nederlandse scheepvaartstatistieken van andere Russische havensteden in de vergelijking op te nemen en deze af te wegen tegen de cijfers voor Sint-Petersburg en Archangel.

Knoppers was de eerste die gebruik maakte van het volledige archief van genoemde Directies. Zich concentrerend op de Nederlandse handel met Rusland, maakte hij op basis van de galjoetsgeldregisters van de beide Directies een groot aantal calculaties. Om te beginnen presenteert Knoppers een cijfermatig overzicht van het aantal in Amsterdam geregistreerde aankomsten van schepen uit de Russische havens in het Balticum én Archangel. In tegenstelling tot Van Brakel en Max Gideonse¹⁴⁹ beperkte Knoppers zich daarbij niet tot jaartallen: de verschillende registraties (*entries*) in de galjoetsgeldregisters werden door Knoppers per maand gegroepeerd. Naast de kwantitatieve verwerking van de *entries* (als geheel) in de galjoetsgeldregisters ging Knoppers' aandacht ook uit naar de scheeps- en goederenlasten zoals die in de lijsten staan geregistreerd. Door de verschillende Russische havens, de maanden de jaarcijfers, de scheeps- en goederenlasten op alle mogelijke manieren met elkaar te combineren en in tabellen weer te geven, slaagt Knoppers erin een veelzijdig cijfermatig beeld te geven van de Nederlandse handel op Rusland in de achttiende eeuw. In zijn studie maakte Knoppers ook gebruik van andere bronnen als vergelijkingsmateriaal¹⁵⁰ en tenslotte voerde hij nog een aantal bewerkingen uit met de verzamelde kwantitatieve gegevens: Knoppers presenteert tonnage-berekeningen, gemiddelden van cargo- en scheepstonnages en een onderverdeling van de *entries* per scheepscategorie. Naast deze exhaustieve kwantificering van de gegevens over Russische havens, verwerkte Knoppers de galjoetsgeldregisters ook nog *in extenso* voor alle vierde en negende jaren van elk decennium in de periode 1709-1824¹⁵¹, om dit vervolgens te kunnen gebruiken vergelijkingsmateriaal. Een detailanalyse van de betrouwbaarheid van de galjoetsgeldregisters baseert Knoppers tenslotte op een vergelijking van twee keer twee jaar van de galjoetsgeldregisters met de Deense Sontregisters, resp. 1724-25 en 1784-85¹⁵².

De analyseresultaten waarmee Knoppers voor de dag komt zijn opvallend. Eén van de voornaamste uitkomsten van Knoppers' onderzoek is de ondermijning van de algemeen aanvaarde stelling dat Sint-Petersburg al aan het einde van Peter de Grotes bewind de voornaamste Russische haven was geworden¹⁵³. Knoppers' eerste argument is het totale aantal schepen. In 1725 was het aantal schepen vanuit Sint-Petersburg goed voor minder dan ¼ van de tota-

og gennem Storebælt 1701-1748, I: Nina Ellinger Bang, Knud Korst (red.), *Tabeller over Skibsfarten*. Copenhagen: Gyldendalske Boghandel – Nordisk Forlag; Leipzig: Otto Harrassowitz, 1930.

¹⁴⁸ Jake Th. Knoppers, *Dutch trade with Russia from the time of Peter I to Alexander I : a quantitative study in eighteenth century shipping*, Montréal, ICES, 1976. 3 vol.

¹⁴⁹ In 1932 maakte de Amerikaanse economische historicus Max Gideonse gebruik van de archieven van de Directie van Oostersche Handel en Reederijen. Hij limiteerde zijn onderzoek tot de weergave van de inkomsten van de Directie en een tabel met het aantal schepen dat in de periode 1751-1795 van de 15 voornaamste Baltische havens in Amsterdam arriveerde. Zie: Knoppers, *Dutch trade*, I, p. 10; Max Gideonse, *Dutch Baltic trade in the Eighteenth Century*, Harvard University, 1932, (unpublished Ph.D. dissertation; no visu).

¹⁵⁰ Meer bepaald de Deense Sontregisters (1724-1725 en 1784-1785), de Chertepartijen, de Notariële Archieven van het gemeente-archief Amsterdam en de Vonnissen Averij-Grosse. Zie: Knoppers, *Dutch trade*, I, p. 12-29.

¹⁵¹ *Ibidem*, I, p. 4.

¹⁵² *Ibidem*, I, p. 12.

¹⁵³ *Ibidem*, I, p. 151.

le scheepvaart vanuit de Russische Baltische havens door de Sont te Denemarken, en goed voor minder dan een zesde van alle scheepvaart vanuit Russische havens in het Balticum naar Amsterdam¹⁵⁴. Bovendien daalde de relatieve positie van de scheepvaart vanuit Sint-Petersburg naar Amsterdam, een daling waarvan het effect nog werd versterkt door de verdrievoudiging van de totale scheepvaart vanuit Sint-Petersburg door de Sont naar West-Europa¹⁵⁵. Deze verdrievoudiging was voornamelijk het werk van de Engelsen, die gedurende de achttiende eeuw bijna $\frac{2}{3}$ van het totale aantal schepen dat vanuit Sint-Petersburg door de Sont naar West-Europa voer voor hun rekening namen¹⁵⁶. Als verklaring hiervoor kan een samenspel van omstandigheden worden aangevoerd, waarbij niet in het minst de vergeefse pogingen van de Engelsen om het bijna-monopolie van de Nederlandse handel in Archangel in de tweede helft van de zeventiende eeuw te doorbreken in ogenschouw moeten worden genomen. Het is aannemelijk dat de Engelse schippers minder dan hun Nederlandse concurrenten aan Archangel gebonden waren toen Sint-Petersburg werd gesticht en ze daarom alerter en flexibeler wisten te reageren op deze nieuwe opportuniteit. Inertie en *lock-in* zouden dus aan de basis kunnen liggen van de relatief zwakke positie van de Nederlandse scheepvaart in Sint-Petersburg in de achttiende eeuw. Met betrekking tot de totale omzet van Sint-Petersburg stelt Knoppers vervolgens vast dat Sint-Petersburg duidelijk niet de dominante Russische haven was in de loop van de hele achttiende eeuw¹⁵⁷. Dus in een bredere context moet de Engelse overheersing in Sint-Petersburg opnieuw worden gerelativeerd. Opvallend genoeg geven de totalen van Nederlandse schepen die vanuit Russische havens in Amsterdam aanmeren een enigszins onverwacht beeld van de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart na de stichting van Sint-Petersburg, zoals Knoppers met onderstaande tabel illustreert.

Uit de tabel blijkt dat over de eerste helft van de achttiende eeuw het aantal Nederlandse schepen dat gemiddeld uit Russische havens naar Amsterdam voer 297 bedroeg. 35 % van deze schepen kwam uit Riga, 33 % uit Narva, slechts 12 % kwam uit Sint-Petersburg, nog minder uit Archangel (8%) en Vyborg (6%). De rol van de eens zo belangrijke haven Reval was in de achttiende eeuw uitgespeeld: slechts 3% van de Nederlandse schippers deed deze haven nog aan. Ook de haven van Pernau was van minimaal belang voor de Nederlandse scheepvaart op Rusland in de eerste helft van de achttiende eeuw, zo maken de scheepstotalen Knoppers duidelijk. Knoppers stelt vast dat het aantal Nederlandse schepen dat vanuit Archangel naar Amsterdam in de achttiende eeuw voortdurend lager was dan het aantal Nederlandse schepen dat vanuit Sint-Petersburg naar Amsterdam voer. Met behulp van de tonnage verscheept cargo toont Knoppers echter aan dat de hoeveelheid cargo die vanuit Sint-Petersburg werd verscheept veel lager was dan het aandeel dat vanuit Archangel kwam. Het tonnage verscheept cargo is een parameter die gebaseerd is op informatie uit de galjootsgeldregisters¹⁵⁸. Dit tonnage is het resultaat van een vermenigvuldiging van de cargo-lasten zoals ze in de galjootsgeldregisters geregistreerd staan met het vermoedelijke gewicht waarmee één last overeenstemde: ongeveer 2000 kg. Op de onderstaande grafiek wordt de positie van Sint-Petersburg voor de Nederlandse scheepvaart vanuit de Russische Baltische havens duidelijk: "volgens het tonnage verscheept cargo speelde Sint-Petersburg zelfs een nog kleinere rol in de Nederlandse handel met de Russische Baltische havens, dan de

¹⁵⁴ Ibidem, I, p. 151.

¹⁵⁵ Ibidem, I, pp. 152-153.

¹⁵⁶ Ibidem, I, p. 155.

¹⁵⁷ Ibidem, I, p. 155.

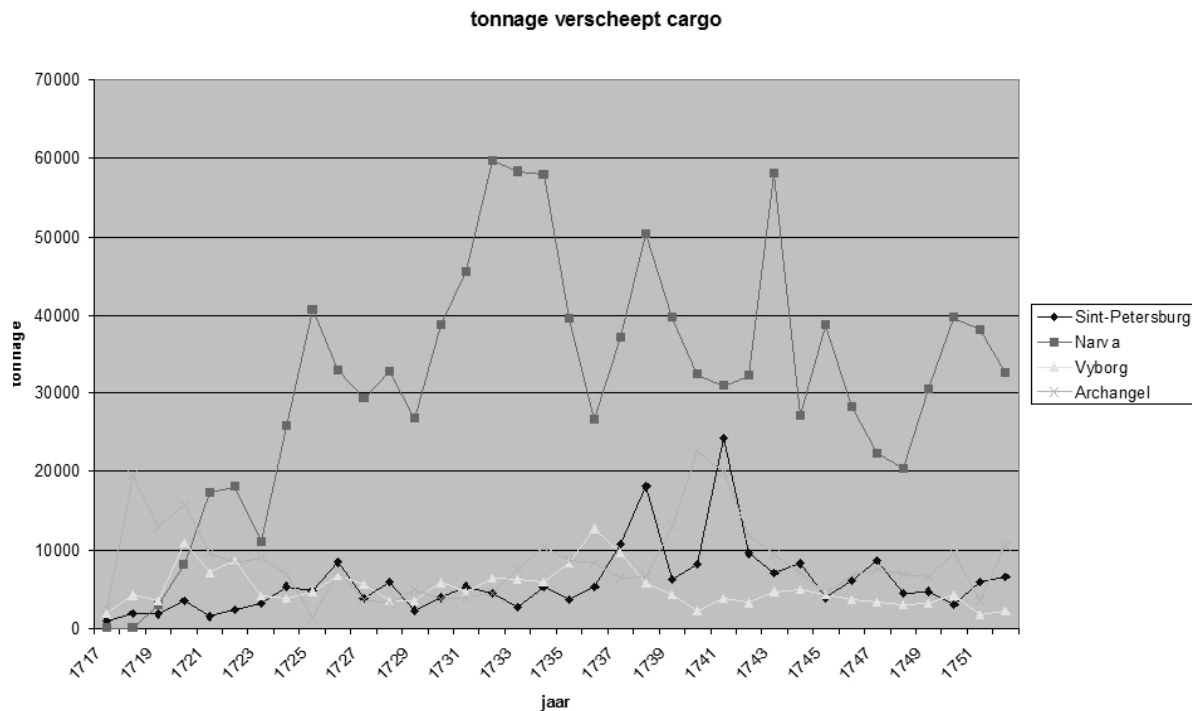
¹⁵⁸ Ibidem, I, p. 158.

scheepsaantallen al lieten uitschijnen¹⁵⁹, zo concludeert Knoppers.

	1716	1717	1718	1719	1720	1721	1722	1723	1724
Arch	0	8	51	34	44	25	22	26	20
SPB	9	8	8	15	19	14	18	21	42
Narva	0	0	0	9	23	47	52	30	74
Reval	23	10	1	2	3	2	3	4	3
Est	1	1	1	2	9	0	0	5	1
Riga	76	106	74	67	79	86	91	84	96
Vyborg	0	5	12	11	30	20	24	11	12
TOT	109	138	147	140	207	194	210	181	248
	1725	1726	1727	1728	1729	1730	1731	1732	1733
Arch	4	21	13	13	17	12	15	16	20
SPB	42	59	26	43	14	27	32	26	19
Narva	122	97	98	118	92	138	160	209	198
Reval	3	4	1	5	11	16	23	9	2
Est	1	0	0	1	3	8	7	4	2
Riga	149	145	110	116	97	146	139	75	83
Vyborg	17	22	21	13	14	22	18	29	30
TOT	338	348	269	309	248	369	394	368	354
	1734	1735	1736	1737	1738	1739	1740	1741	1742
Arch	28	20	20	15	19	31	60	54	35
SPB	36	24	35	52	84	32	44	98	47
Narva	192	126	85	121	164	128	100	97	114
Reval	12	2	6	11	18	30	52	23	4
Est	3	2	4	5	14	16	31	26	18
Riga	116	115	119	99	127	126	192	165	156
Vyborg	26	29	44	37	23	17	8	13	13
TOT	413	318	313	340	449	380	487	476	387
	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	AVG
Arch	33	25	13	19	21	18	18	34	24
SPB	40	53	31	31	57	30	33	20	34
Narva	195	86	121	86	68	65	95	132	99
Reval	0	2	2	8	3	5	2	5	9
Est	14	14	21	10	18	30	32	15	9
Riga	92	123	81	93	88	88	89	70	107
Vyborg	21	23	17	13	10	14	13	19	19
TOT	395	326	286	260	265	250	282	295	297

Illustratie 1: Aantal schepen afkomstig uit Russische havens, volgens de galjoetsgeldregisters. Bron: Knoppers, *Dutch trade*, Vol II, pp. 409-418; Vol. III, pp. 740-742. Legenda: Arch = Archangel; SPB = Sint-Petersburg; Est = Estland; TOT = Totaal; AVG = gemiddelde.

¹⁵⁹ Ibidem, I, p. 158.



Grafiek 1: Tonnage vanuit Sint-Petersburg, Narva, Vyborg en Archangel verscheept cargo, 1717-1752, op basis van Knoppers' bewerking van de galjoottgeldregisters. Bron: Knoppers, *Dutch Trade*, II, pp. 535-536; III, pp. 760-761.

De grafiek toont aan dat – op basis van het totale tonnage verscheept cargo – Narva opnieuw ver boven de andere Russische havens in de Finse Golf en boven Archangel uitsteekt. In het oog springt vooral het grillige karakter van de totalen voor de stad Narva, maar ook de grote hoeveelheid schepen die vanaf 1722 als het ware vanuit het niets deze stad aandoet. “Even in terms of shipping per se, Narva was an important Russian port accounting for about one-fifth to one-third of Russia’s shipping for the first half of the eighteenth century”, zo besluit Knoppers¹⁶⁰. Terecht lieert hij de grote hoeveelheid Nederlandse schepen die vanuit Narva naar Amsterdam voeren aan de houtexport vanuit het gebied.

Dat Sint-Petersburg een nog kleinere rol speelt dan de scheepsaantallen al deden vermoeden, is niet zonder meer duidelijk. Het lijkt er eerder op dat Sint-Petersburg, Vyborg en Archangel, ondanks uiteenlopende kortstondige piekmomenten, aan elkaar waren gewaagd. Knoppers interpreteert de cijfers echter anders: “St. Petersburg never ranked higher than third in terms of (...) cargo (...) tonnage from Russia to Amsterdam. (...) She ranked well behind Riga, and often behind Narva”¹⁶¹. Interessant is dat Knoppers een opmerking die hij zelf nadien maakt in de rest van zijn werk geheel terzijde laat: “The only indicator according to which St. Petersburg may have ranked first is in the value of imported goods”¹⁶². En in de waarde van de geëxporteerde goederen dan? Ten onrechte stelt Knoppers de hoeveelheid verscheept cargo gelijk aan de waarde ervan, zonder dat daarvoor bewijs wordt geleverd.

Met betrekking tot de veranderende verhouding tussen de Nederlandse scheepvaart op Archangel en op Sint-Petersburg, één van de kernproblemen van dit onderzoek, stelt Knoppers vast dat Sint-Petersburg wat het aantal schepen betrof Archangel bijna altijd ver voorbijstak

¹⁶⁰ Ibidem, I, p. 177.

¹⁶¹ Ibidem, I, p. 169.

¹⁶² Ibidem, I, p. 169.

in de hele achttiende eeuw. De twee andere parameters waarrond Knoppers zijn analyse van de Nederlandse scheepvaart op Rusland heeft opgebouwd, geven echter een ander beeld. Volgens tonnage verscheept cargo was Archangel gedurende de hele achttiende eeuw groter – en dus volgens Knoppers belangrijker – dan Sint-Petersburg. Volgens het scheepstonnage tenslotte, was Sint-Petersburg enkel in de jaren 1730 en 1740 groter dan Archangel. Op basis van de analyse van het aantal schepen, cargo- en scheepstonnage komt Knoppers tot de conclusie dat: “(...) the fact that the Archangel ships were much larger than those which sailed from St. Petersburg and the difference in cargo tonnages so vast, one must conclude that St. Petersburg never did replace Archangel as far as the Dutch were concerned. Secondly, there are no indications that the Dutch did not continue to maintain their dominant position in Archangel throughout the eighteenth century. Thirdly, all things being equal as far as Russian trade and tariff policies were concerned, the Dutch preferred to ship their goods via Archangel [rather] than via St. Petersburg”¹⁶³.

Zonder afbreuk te willen doen aan de waarde van Knoppers' werk voor de studie van de Nederlands-Russische economische betrekkingen, moeten er toch enige kanttekeningen worden geplaatst bij een aantal methoden en technieken.

Allereerst is Knoppers' bespreking van de scheepvaart en handel in individuele gebieden¹⁶⁴ ietwat misleidend. Hoewel de namen van de verschillende *area's* doen vermoeden dat het om een aantal steden en een aantal kleinere regio's afzonderlijk gaat, blijkt dit in de praktijk niet zo te zijn. In de appendix *geographical demarcations* licht Knoppers toe: “(...) certain simplifications have been made. Unless otherwise specified, Archangel comprises all the other Russian White Sea ports such as Kem, Kola, Mesen and Onega. Kronstadt has been combined with St. Petersburg, while Narva includes all the other ports in Ingria. (...) Finally, the heading “Viborg” includes the port itself as well as all other ports between Frederikshamn and St. Petersburg. (...)”¹⁶⁵. Dergelijke groepering van verschillende havens onder één noemer moet ten allen tijde worden vermeden.

Ten tweede dient ook voorbehoud te worden gemaakt bij de maand- en jaartotalen. Deze vertekenen namelijk de kenmerken van de scheepsbewegingen zoals die in de galjoetsgeldregisters vermeld staan. De registratie van schepen gebeurde bij aankomst in Amsterdam met een soms aanzienlijke vertraging, vooral in de wintermaanden. Vele schepen die in het najaar de Sont passeerden, werden pas in het daarop volgende voorjaar in de galjoetsgeldregisters geregistreerd¹⁶⁶. Ook de maandtotalen moeten met de nodige omzichtigheid worden benaderd. Op basis van maandtotalen wordt niet duidelijk of schepen in groep voeren en allemaal binnen een tijdspanne van enkele dagen in Amsterdam arriveerden. Evenmin is af te leiden of de schepen in het begin of aan het einde van de maand aankwamen. In beide gevallen bestaat het gevaar dat bepaalde terugkerende patronen over het hoofd worden gezien. Dit alles is het gevolg van de manier waarop de galjoetsgeldregisters werden gekwantificeerd.

Ten derde moet de arbitraire onderverdeling van schepen in een aantal op basis van de scheepslasten gedefinieerde categorieën in vraag worden gesteld. Niet alleen bestaat het gevaar dat verschillende scheepstypes in eenzelfde categorie terechtkwamen, maar ook de

¹⁶³ Ibidem, I, p. 242; III, p. 788.

¹⁶⁴ Ibidem, I, pp. 146-258. Het gaat hier om hoofdstuk III “The individual areas”, dat bestaat uit de volgende zes paragrafen: A. St. Petersburg; B. Narva; C. Riga; D. Viborg and Frederikshamn; E. Reval and Lesser Ports in Estonia and Courland; F. Archangel.

¹⁶⁵ Ibidem, I, p. 340.

¹⁶⁶ Ibidem, I, p. 56-60.

eigenlijke berekening van de gemiddelde grootte van schepen afkomstig van een bepaalde haven loopt mank¹⁶⁷. Mijns inziens moet bij de berekening van de gemiddelde grootte van schepen afkomstig van een bepaalde haven worden uitgegaan van het totale aantal *verschillende* schepen dat de desbetreffende haven in een bepaalde periode aandeed. De naam van het schip, de scheepslasten, de naam van de schipper en diens thuishaven zijn de voornaamste elementen die kwantificering mogelijk maken. Pas als alle schepen zijn geïdentificeerd kan een betrouwbaar gemiddelde worden berekend. Uit onderstaand abstract voorbeeld blijkt duidelijk dat gemiddelden op basis van het totale aantal scheepsbewegingen een vertekend beeld geven omdat eenzelfde schip in één jaar tijd soms twee of zelfs drie keer een bepaalde Oostzeehaven aandeed.

gemiddelde op basis van schepen		gemiddelde op basis van scheepsbewegingen	
126	schip 1	126	scheepsbeweging 1
		126	scheepsbeweging 2
83	schip 2	83	scheepsbeweging 3
75	schip 3	75	scheepsbeweging 4
		75	scheepsbeweging 5
94,67	gemiddelde	97	gemiddelde

Tabel 1: Voorstelling van het verschil in gemiddelde scheepsgrootte bij berekening op basis van geïdentificeerde schepen en op basis van geregistreerde scheepsbewegingen.

Eerder toonden De Buck en Lindblad aan dat Knoppers' berekeningen van de correlatie tussen de goederen- en de scheepslasten niet kloppen¹⁶⁸. Het probleem is dat in de galjoetsgeldregisters de goederenlastage meestal de scheepslastage ver overtreft. Ook het laadvermogen dat in de bevrachtingscontracten gewoonlijk in roggelasten werd aangegeven, is over het algemeen groter dan de scheepslastage. Kennelijk werd bij de registratie van de scheepslastage in de zeebrieven en daarmee ook in de galjoetsgeldregisters aan de schippers een aanzienlijke korting toegekend. De regels voor het toepassen van deze korting zijn door Knoppers fout geïnterpreteerd¹⁶⁹. De Buck en Lindblad stellen dat het laadvermogen (L) en de scheepslasten (SL) kunnen worden berekend aan de hand van de volgende formules:

$$L = 1,21SL + 13,7$$

$$SL = 6,83L - 11$$

“Met deze laatste functie lijken wij een sleutel te hebben gevonden om de eens zo raadselachtige scheepslasten in graanlasten om te rekenen en daarmee het werkelijke laadvermogen van de handelsvloot voor te stellen”, zo beweren De Buck en Lindblad¹⁷⁰. Hoe groot een graanlast is en waarom precies de graanlast ons naar het werkelijke laadvermogen van de handelsvloot leidt, lichten ze niet toe.

Tot slot dient ook enig voorbehoud te worden gemaakt bij het door Knoppers uitgewerkte referentiekader van zijn onderzoek. De grondige vergelijking van twee keer twee jaar van de galjoetsgeldregisters en de Deense Sontregisters brengt wel een aantal interessante eigenschappen van beide bronnen aan het licht, maar biedt de onderzoeker niet de mogelijkheid

¹⁶⁷ Ibidem, II, pp. 691-739, met name de rubrieken: “II.15. Average size of cargoes and of ships in tons in each of the size categories of Russian (Baltic) shipping to Amsterdam” en “II.16. Relation of size of cargo carried to size of ship in each of the ship size categories of Russian (Baltic) shipping to Amsterdam”.

¹⁶⁸ P. de Buck en J.Th. Lindblad, ‘Navigatie en negotie. De Galjoetsgeldregisters als bron bij het onderzoek naar de geschiedenis van de Oostzeehandel in de achttiende eeuw’ // *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 1990, 1 (mei), pp. 30-33.

¹⁶⁹ Ibidem, pp. 30-33.

¹⁷⁰ Ibidem, p. 35.

de dynamiek van deze bronnen op zichzelf en ten opzichte van elkaar te bestuderen. De door Knoppers uitgewerkte *samples* omvatten te korte periodes. Analoog dient ook voorbehoud te worden gemaakt bij de 5-jaarlijkse *samples* van de galjootsgeldregisters van de Directies van Oostersche en Moskovische Handel. De arbitraire keuze van de verwerkte jaartallen roept vragen op: hoe zouden de vergelijkingen met het referentiekader eruitzien als niet elk vierde en negende, maar elk derde en achtste jaar zouden zijn verwerkt?

De betrouwbaarheid en de juistheid van de door Van Brakel en Knoppers gepresenteerde inzichten is discutabel. Geen van beide onderzoekers heeft aandacht voor het samenspel van vraag en aanbod, noch voor de werking van de markt. Daarnaast wordt het belang van de waarde van de lading volkomen genegeerd en is er in geen enkel opzicht aandacht voor de voorgeschiedenis van de verschillende Russische havensteden, noch voor hun respectievelijke hinterland en eventuele evoluties die daar in de loop der tijd plaatsvonden. Contextuele verklaring wordt uitsluitend gezocht op macroniveau. Dit is inherent aan de klassieke, statistische manier waarop Van Brakel en Knoppers het door hen gekozen bronnenmateriaal hebben verwerkt. Geaggregeerde numerieke gegevens laten geen ruimte voor structurele verklaring. De geografische en sociale aspecten van economische verandering worden door dergelijke aggregatie *a priori* uitgevlakt, waardoor alleen het niveau van macro-economische grootheden overblijft. In dit opzicht zijn de sterk van Knoppers en Van Brakel afwijkende inzichten van Jan Willem Veluwenkamp met betrekking tot de evolutie van de Nederlandse positie in de Russische goederenhandel in de eerste helft van de achttiende eeuw verhelderend.

§ 3 Veluwenkamp

Zich baserend op omzetcijfers en kwalitatieve gegevens in plaats van scheepsaantallen en volume-indicaties stelt Veluwenkamp vast dat de rol van Archangel vanaf de jaren twintig grotendeels werd overgenomen door Sint-Petersburg. “Wat Archangel verloor, won Sint-Petersburg”¹⁷¹, zo schrijft hij. Veluwenkamp sluit zich daarmee aan bij de inzichten van Repin, die in een aantal artikels de omvang en structuur van de export uit Archangel en Sint-Petersburg in de eerste helft van de achttiende eeuw analyseert¹⁷². In 1726 bedroeg de export van Sint-Petersburg ruim 2,4 miljoen roebel – meer dan acht keer zoveel als die van Archangel¹⁷³, een tendens die ook in latere jaren werd voorgezet, al zijn de gegevens over de export vanuit Rusland voor de eerste helft van de achttiende eeuw schaars. Het door Arcadius Kahan opgestelde overzicht van de exportwaarde vanaf 1742 vertoont echter een soortgelijke verhouding tussen Archangel en Sint-Petersburg¹⁷⁴. De directe link die wordt gelegd tussen Archangel en Sint-Petersburg kan worden beschouwd als een constante in de studie van de economische geschiedenis van Rusland in de achttiende eeuw. Al in 1859 maakte Semenov een vergelijking tussen de import- en exportwaarden van goederen vanuit Sint-Petersburg en Archangel in verschillende jaren van de achttiende eeuw. Uit het resultaat – schematisch weergegeven in de onderstaande tabel – blijkt inderdaad een duidelijke omslag tussen 1718 en 1726.

¹⁷¹ Jan Willem Veluwenkamp, *Archangel: Nederlandse ondernemers in Rusland 1550-1785*, Amsterdam: Balans, 2000, 271, [17] pp.

¹⁷² N.N. Repin, ‘Izmenenie ob’ema i struktury éksporta Archangel’skogo i Peterburgskogo portov v pervoj polovine XVIII v.’ // *Promyšlennost’ i torgovlja Rossii XVII-XVIII vv.: sbornik statej*, Moskva: Nauka, 1983, p. 175.

¹⁷³ Veluwenkamp, *Archangel*, pp. 179-180.

¹⁷⁴ Kahan, *The Plow, the Hammer and the Knout*, pp. 164-165.

		1718 ¹⁷⁵	1726	1749
Archangel	Import (rbl.)	597.594	35.846 (-94%)	149.039 (+316%)
	Export (rbl.)	2.344.185	285.387 (-88%)	339.794 (+19%)
Sint-Petersburg	Import (rbl.)	218.049	1.549.697 (+611%)	3.836.118 (+148%)
	Export (rbl.)	268.590	2.403.423 (+795%)	3.909.991 (+63%)

Tabel 2: Waarde van import en export via Archangel en Sint-Petersburg in 1718, 1726 en 1749. Bron: Semenov, *Izuchenie*, III, pp. 21-28.

Drie tot nu toe niet besproken aspecten van scheepvaart en handel komen nu naar voren. Allereerst stelt Veluwenkamp vast dat, naast de verschuiving die de stichting van Sint-Petersburg teweeg had gebracht, de Nederlandse *trouw* aan Archangel niet mag worden genegeerd. Na afloop van de Grote Noordse Oorlog (1700-1721) domineerden de Nederlandse kooplieden de handel in Archangel als vanouds. In 1725 en 1741 verzorgden zij driekwart van de export via Archangel, en ook in 1754 stonden nog 44 van de 62 schepen die uit Archangel vertrokken, op naam van Nederlandse kooplieden. De Britten daarentegen hadden het grootste aandeel in de handel op Sint-Petersburg, zij het dat hun overwicht hier in relatief opzicht minder groot was dan dat van de Nederlanders in Archangel. Daarnaast heeft Veluwenkamp ook kort aandacht voor de import van goederen bestemd voor Centraal-Rusland, die sinds de stichting van Sint-Petersburg nog nauwelijks via Archangel plaatsvond. Het belangrijkste inzicht dat Veluwenkamp in zijn analyse verwerkt, is echter misschien wel dat de export van producten afkomstig uit Centraal-Rusland via Archangel grotendeels stilviel; Sint-Petersburg was nu de belangrijkste haven van het land. Buitenlanders in Archangel kochten vanaf de jaren 20 van de achttiende eeuw nog voornamelijk goederen uit het directe achterland¹⁷⁶. De rol van het hinterland als leverancier en vragende partij voor goederen en haar relatie met havens aan de grenzen zijn in Veluwenkamps analyse essentieel. Veluwenkamp contextualiseert de positie van Nederlandse kooplieden in Archangel en Sint-Petersburg met behulp van de Russische historiografie over de omzet van beide steden. Zodoende legt hij de link tussen het wedervaren van de Nederlandse handelskolonie in Rusland en de evolutie van het Russische handelstelsel in de eerste helft van de achttiende eeuw. Het werk van Veluwenkamp past daarmee in een kwalitatieve traditie, waarin de verklaring voor bepaalde economisch-historische fenomenen wordt gezocht in de werking van (sociale) instituties. De inzichten van Veluwenkamp werpen een heel nieuw licht op de mogelijke betekenis van de stichting van Sint-Petersburg voor de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel. In de volgende paragraaf voegen we aan de tegenstrijdige inzichten over de betekenis en impact van de stichting van Sint-Petersburg de inzichten van Robert Jones over de bereikbaarheid van Sint-Petersburg toe.

§ 4 Jones

In 1984 publiceerde Jones in *Slavic Review* een artikel waarin hij toelicht dat Sint-Petersburg in het begin van de achttiende eeuw niet alleen over zee zeer moeilijk kon worden bereikt, maar ook vanuit het binnenland het goederentransport naar de nieuwe Russische hoofdstad een logistieke nachtmerrie was.

¹⁷⁵ De gegevens die voor Archangel bij het jaar 1718 vermeld staan, zijn schattingen op basis van de jaren 1717, 1718, 1719. Zie: Semenov, *Izuchenie istoricheskikh svedenii*, I, p. 21.

¹⁷⁶ Veluwenkamp, *Archangel*, pp. 179-183.

Jones geeft hiervoor drie redenen. De eerste reden voor de moeilijkheid om Sint-Petersburg te bevoorraden ziet Jones in de schijnbaar onverzadigbare vraag naar Russische goederen, die gepaard ging met de snelle ontwikkeling van de stad. Als katalysatoren van deze vraag onderscheidt Jones de fenomenale bevolkingsgroei en de groei van Sint-Petersburgs maritieme handel¹⁷⁷. Tweede reden voor het toeleveringsprobleem is volgens Jones de kunstmatigheid en nieuwigheid van de markt. Peter de Grote stichtte Sint-Petersburg niet om haar natuurlijke voordelen aan de monding van de Neva, maar wel omdat het de beste beschikbare locatie was voor de verwezenlijking van zijn “droom”. Vervolgens creëerde Peter de Grote een markt door van Sint-Petersburg de hoofdstad van zijn Rijk en het hoofdkwartier van zijn vloot te maken en door de handel van Archangel en andere havens met belastingtechnische maatregelen en andere restricties gedwongen af te leiden naar Sint-Petersburg. Aangezien Sint-Petersburg geen traditionele aanvoerroutes had, moesten deze worden aangelegd, om op die manier binnenlandse producenten in contact te brengen met de nieuwe markt in het Noord-Westen van het Rijk. De derde en voornaamste reden voor de moeilijkheid Sint-Petersburg te bevoorraden, ziet Jones echter in het hoogland dat zich op een afstand van 100 tot 350 mijl rond Sint-Petersburg als een gordel rond het laagland langs de kust heen spant. Dit hoogland vormt een continentale wig tussen de rivieren die richting Baltische Zee en Finse Golf stromen en de rivieren die in zuidelijke richting naar de Zwarte en Kaspische Zee stromen. Sint-Petersburg wordt zo op natuurlijke wijze afgesneden van het grootste deel van Europees Rusland¹⁷⁸.

Hoewel de waarde van Jones' artikel voor de studie van de ontwikkeling van Sint-Petersburg in de achttiende eeuw buiten kijf staat, is het noodzakelijk de visie van Jones op de relatieve 'onbereikbaarheid' van Sint-Petersburg op drie punten te bekritisieren.

Jones heeft geen aandacht voor de voorgeschiedenis van de plaats waar Peter de Grote in 1703 Sint-Petersburg stichtte. Jones sluit zich integendeel aan bij de gangbare mening dat Peter de Grote koste wat het kost een zeehaven wilde in het Balticum en dat de Nevamonding hem – ondanks alle nadelen – de beste locatie daarvoor leek¹⁷⁹. Hoewel de stichting en ontwikkeling van Sint-Petersburg zonder enige twijfel een geografisch fenomeen mag worden genoemd¹⁸⁰, gaat Jones hier ten onrechte voorbij aan de politieke en staatkundige motieven die aan de basis lagen van Peters beslissing. De stichting van Sint-Petersburg was in de eerste plaats een politiek *statement* dat kaderde in een eeuwenlange door economische en territoriale motieven gedreven machtsstrijd om overheersing in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf. De monding van de Neva – waaraan het huidige Sint-Petersburg gelegen is – werd voor het eerst als politiek en economisch strategisch centrum op de kaart gezet in het jaar 1300. In dat jaar hoopten de Zweden na jarenlange vruchteloze pogingen zich definitief de Nevamonding toe te eigenen door er de vesting *Landskrona* te bouwen. Het initiatief was echter geen lang leven beschoren: Novgorodse handelaars en lokale bewoners kwamen al snel in verzet tegen de bouw van de vesting. In 1301 werd *Landskrona* verwoest¹⁸¹. Deze

¹⁷⁷ Robert E. Jones, 'Getting the Goods to St. Petersburg: Water Transport from the interior 1703-1811' // *Slavic Review*, Vol. 43, No. 3, 1984, pp. 413-433.

¹⁷⁸ Ibidem, pp. 414-415.

¹⁷⁹ Ibidem, p. 414.

¹⁸⁰ naar: A.M. Burovskij. *Peterburg kak geografičeskij fenomen*. Sankt-Peterburg: Aletejja, 2003. 280 pp.

¹⁸¹ Over de geschiedenis van *Landskrona*, zie o.a.: Gipping, *Neva i Nienšanc*, pp. 75-89; Igor' Pavlovič Šaskol'skij, *Bor'ba Rusi protiv krestonosnoj agressii na beregach Baltiki v XII – XIII vv.*, Leningrad: Nauka, 1978, 244 pp.; P.E. Sorokin, *Predšestvenniki Peterburga: Landskrona – Nevskoe Ust'e – Nienšanc*, s.l.: s.n., s.a., pp. 6-15; Ibidem, *Landskrona – Nevskoe Ust'e – Nienšanc: 700 let selenija na Neve*, Sankt-Peterburg: Litera, 2001, 128 pp.; Šarymov, *Predystorija*

episode – hoewel erg kort en zich afspelend in een ver verleden – heeft een symbolische betekenis voor de verdere geschiedenis van de Nevamonding en de regio rond het Oosten van de Finse Golf.

Pas na het sluiten van de Vrede van Nystadt in 1721 werd het gebied officieel toegevoegd aan het Russische Rijk. Ingermanland en Karelië werden daarbij in één gouvernement (*Ingermanlandija*) samengevoegd. Vervolgens werd bij de Russische gebiedsuitbreiding in Finland in 1743 het gouvernement Vyborg opgericht en werd de grens van Ingermanland ten noorden van de Neva getrokken. Onder Russische heerschappij maakte het zuidelijke deel van Karelië (tussen de Finse Golf en het Ladogameer) in de periode van 1710 tot 1721 dezelfde ontwikkeling door als het eigenlijke Ingermanland, zodat men beide gebiedsdelen gewoonlijk als één geheel behandelt. Åström wijst op de economische uniciteit van de in de zeventiende eeuw administratief onderscheiden Noord- en Zuidzijde van het gebied rond de Finse Golf¹⁸². Ook Amburger beschouwt dit gebied als één geheel, en er is geen reden om hiervan af te wijken. Het resultaat is een regio met twee havens op de grenzen – Vyborg aan de noordzijde van de Finse Golf; Narva aan de zuidzijde – en centraal de delta van de Neva, de riviermonding waaraan Sint-Petersburg gelegen is.

Voor deze regio en de daarbij aansluitende productiegebieden en handelsroutes heeft Jones slechts op een eenzijdige manier aandacht in zijn artikel. Het ‘geval’ Sint-Petersburg wordt geïsoleerd van een gedeelte van het omliggende gebied. Naast de Nevamonding zélf speelden echter ook nederzettingen gelegen aan de bron van de Neva langs het Ladogameer en de eerdergenoemde, in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf gelegen havensteden Narva en Vyborg een essentiële rol in de stichting en ontwikkeling van Sint-Petersburg¹⁸³. Voortgaande op wat hierboven werd beschreven, moet Jones’ stelling dat Sint-Petersburg geen traditionele aanvoerbronnen had en dat nieuwe routes moesten worden ontwikkeld om de producenten in het Russische binnenland te verbinden met de ‘nieuwe’ markt in het Noord-Westen van het Russische Rijk¹⁸⁴ worden genuanceerd en misschien zelfs volledig ontkracht. Aandacht voor de regionale context van Sint-Petersburg verplicht tegelijkertijd ook om aandacht te hebben voor het complexe ‘vraag en aanbod’-fenomeen. In tegenstelling tot wat Jones’ beschrijving lijkt te impliceren, werd Sint-Petersburg niet in een spreekwoordelijk vacuüm gesticht. De gevolgen van de succesvolle Zweedse diversificatiepolitiek, de proto-industrialisering van de regio rond de Finse Golf en de daarmee samenhangende toenemende vraag naar exportproducten uit diezelfde regio in acht nemend, moet men zich afvragen of de ontwikkeling van Sint-Petersburg niet in de eerste plaats geworteld is in een al bestaande cyclus van vraag en aanbod. De beleidsmatige beslissingen die Peter de Grote nam om de groei van Sint-Petersburg te bevorderen, zouden dan moeten worden begrepen vanuit dit perspectief, waardoor de focus komt te liggen op het versterkende effect van deze maatregelen op al bestaande patronen. De bewering dat Peter de Grote een markt zou hebben gecreëerd¹⁸⁵, moet worden genuanceerd.

Sankt-Peterburga, pp. 92-109. Ibidem, ‘Istorija Landskrony’ // *Avrora*, 1993, Nr. 5, pp. 41-45. Deze laatste uitgave bevat een vertaling van een gedeelte van de zogeheten “Erikskroniek” (Erikskrönikan; verschillende uitgaves beschikbaar), die de slag om Landskrona in 1301 beschrijft.

¹⁸² Åström, *From Tar to Timber*, p. 12.

¹⁸³ De havenstad Reval (het huidige Tallinn) laten we hier buiten beschouwing. Hoewel deze stad in de Middeleeuwen een belangrijke stapelplaats was, had ze al in de jaren 1620-1630 haar status bijna geheel verloren.

¹⁸⁴ Jones, ‘Getting the Goods’, p. 414.

¹⁸⁵ Jones, ‘Getting the Goods’, p. 414. “He then proceeded to create a market there by making St. Petersburg the capital of his empire and the headquarters of his fleet, by “dumping” Russian goods on the European market, and by forcibly diverting trade from Archangel and other harbors to his new city”.

Parallel met de nuancering van de ‘nieuwheid’ van Sint-Petersburg moet ook de gepolariseerde visie op de relatieve ‘onbereikbaarheid’ van Sint-Petersburg in het licht van het voorgaande worden herzien. Met name de complexiteit van het bestuderen van transport ‘from the exterior’ – dus via de Finse Golf – wordt zelden onderkend. Dat naast nadelen de route naar Sint-Petersburg ook voordelen moet hebben gehad, die misschien zelfs prevaleerden, ontbreekt in het door mythologisering gedomineerde wetenschappelijke discours rond de stichting en ontwikkeling van Sint-Petersburg¹⁸⁶.

§ 5 Kwantitatief vs. Kwalitatief

De bevindingen van Knoppers en Van Brakel aan de ene kant en Veluwenkamp en Jones aan de andere kant hebben een fundamentele tweespalt blootgelegd tussen kwantitatieve en kwalitatieve economisch-historische onderzoekstechnieken. Waar Van Brakel en Knoppers blijven steken op het niveau van macro-economische grootheden, is voor Veluwenkamp en Jones het tegendeel waar. Hun invalshoek is bij uitstek microhistorisch, toegespitst op gedetailleerd, empirisch onderzoek van één specifieke groep mensen (Veluwenkamp) of van één bepaalde plaats (Jones). In het geval van Van Brakel en Knoppers is dit het gevolg van de positivistische (neoklassieke) benadering van economische geschiedenis waarbinnen hun werk past. Hun kwantitatieve oriëntatie gaat ten koste van een heel aantal mogelijke vragen over de structuur en werking van economische systemen waarmee economische historici worden geconfronteerd¹⁸⁷. Voor Van Brakel en Knoppers zijn de gegevens over de Nederlandse scheepvaart die zij uit archiefbronnen hebben gepuurd de basis voor mathematische bewerkingen die de heersende opvattingen over de Nederlandse handel in Sint-Petersburg moeten bevestigen dan wel ontkennen. De archiefdocumenten die over de Nederlandse scheepvaart met Rusland bewaard zijn gebleven, hebben voor Van Brakel en Knoppers vooral waarde als leveranciers van het voor hun werkwijze onontbeerlijke cijfermateriaal. De scheepvaart zélf is niet meer dan een illustratie van de handel. In het geval van Veluwenkamp is de behandeling van maritiem transport als een *spin-off effect* van handel dan weer een logisch gevolg van de vraagstelling die hoort bij een kwalitatieve benadering van economische geschiedenis. Veluwenkamp gaat op zoek naar culturele patronen in de activiteiten van Nederlandse handelaars in Rusland; zijn aanpak is voor een groot deel antropologisch¹⁸⁸. Door de focus te leggen op handelaars en hun relaties en netwerken verdwijnt maritiem transport haast vanzelf naar de achtergrond, hoewel er toch her en der wordt teruggegrepen naar door kwantitatieve historici geproduceerde cijfers over de Nederlandse scheepvaart. Meer dan een illustratieve rol speelt ook bij Veluwenkamp de Nederlandse scheep-

¹⁸⁶ De literatuur over de stichting van Sint-Petersburg is enorm en wordt vaak gekenmerkt door een neiging tot mythologisering. Hierover zie o.a.: Jurij Michajlovič Lotman, *Semiotika goroda i gorodskoj kultury: Peterburg*, Tartu: Tartuskij Gosudarstvennyj Universitet, 1984, 139 pp.; Burovskij, *Peterburg kak geografičeskij fenomen*, pp. 30-74; Sergej Semencov, *Mify Istorii*, 2003, Janvar', Nr. 16; Maks Èngman, *Finljandcy v Peterburge*, Sankt-Peterburg: Evropejskij Dom, 2005, pp. 70-75; Kenneth J. Knoespel, *Building Space and myth at the Edge of Empire: Space Syntax Analysis of St. Petersburg, 1703-1913*; Rolf Hellebust, 'The Real St. Petersburg' // *The Russian Review*, 2003, Vol. 62, pp. 495-507.

¹⁸⁷ Avner Greif, 'Cliometrics after 40 years' // *The American Economic Review*, Vol. 87, No. 2, Papers and Proceedings of the Hundred and Fourth Annual Meeting of the American Economic Association, 1997, May, pp. 400-403; Douglass C. North, 'Structure and Performance: The Task of Economic History' // *Journal of Economic Literature*, 1978, Vol 16, No. 3, p. 963.

¹⁸⁸ Terminologie van William Dugger. Zie: William Dugger, 'Methodological differences between institutional and neoclassical economics' // Daniel M. Hausman (ed.), *The Philosophy of Economics*, pp. 336-339; William M. Dugger, 'Two Twists in Economic Methodology: Positivism and Subjectivism' // *American Journal of Economy and Sociology*, 1983, vol. 42, Nr. 1, pp. 75-91.

vaart niet.

Op één punt vertonen deze contrasterende benaderingen dus duidelijke overeenkomst: geen van beide beschouwt maritiem transport van goederen als een volwaardig onderdeel van vroeg-moderne economische systemen. De vroeg-moderne maritieme scheepvaart wordt zelden bestudeerd als een zelfstandige economische activiteit. Vroeg-moderne koopvaardij wordt eerder beschouwd als een *spin-off effect* en vaker nog als een *illustratie* van handel. Op die manier is het onderzoek naar de vroeg-moderne koopvaardij in een impasse terechtgekomen. Exemplarisch is in dit opzicht Knoppers' studie, die volledig is opgebouwd rond de kwantificering van scheepsregistraties in Amsterdam, maar wel "Dutch trade with Russia" als titel heeft. Een tweede impasse in de studie van de vroeg-moderne scheepvaart betreft het kennelijke onvermogen van historici om de informatieve rijkdom van beschikbare bronnen naar waarde te schatten en om aansluiting te vinden bij beschikbare technieken voor de verwerking, bewerking en analyse van omvangrijke datasets.

Binnen de maritiem-economische geschiedenis blijven twee benaderingen tot op heden dominant. Ze worden onderscheiden door hun methode van gegevensverwerking: numeriek dan wel alfanumeriek. Het eerste type studies zoekt macro-economische ontwikkelingen in de Nederlandse handel op basis van gekwantificeerde, numerieke gegevens. In deze benadering worden de namen van schippers op een numerieke manier verwerkt¹⁸⁹. Tegenover deze benadering staat een tweede type studies dat wél aandacht heeft voor alfanumerieke gegevens zoals de naam van de schipper of van het schip. In de meeste gevallen gaat het hier om kleinschalige *sample*-studies waarin de gegevens voor één of twee jaar in detail worden bestudeerd¹⁹⁰. In sommige gevallen maken deze *sample*-studies deel uit van grootschaliger kwantitatieve studies van het eerste type; vaak worden de *samples* dan gebruikt om de betrouwbaarheid van de bronnen aan te tonen op grond van een *in extenso* vergelijking met één of meer soortgelijke bronnen. Terugkerende patronen, veranderingen in de gewoontes van schippers en de organisatorische structuur van de scheepvaart blijven onderbelicht in beide benaderingen, hetzij door de beperkende verwerkingsmethode (numeriek), hetzij door de beperkte verwerkte periode (alfanumeriek). De noodzaak om alfanumerieke gegevens zoals de naam van schip en schipper op te nemen in onderzoek met een langere bestudeerde periode werd echter al eerder onderkend: "Further research must also include alphanumeric data (...). This is essential for the analysis of the shipping community and the related study of employment", zo merkten De Buck en Lindblad op in hun artikel over de galjoetsgeldregisters uit 1990¹⁹¹. De Buck en Lindblads *statement* moet nog steeds in de praktijk worden gebracht. Op een gelijkaardige manier blijft ook Van Royens vaststelling overeind dat de veronderstelling dat schippers gespecialiseerd waren in de vaart op bepaalde gebieden, zoals dat gewoonlijk voor waar wordt aangenomen, nog steeds moet worden bewezen¹⁹².

Deze situatie staat haaks op de enorme ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan in het gebruik van computers in historisch onderzoek. Gedetailleerde studies over methodologische

¹⁸⁹ B.v.: Knoppers, *Dutch trade*; J. Thomas Lindblad, *Sweden's trade with the Dutch Republic, 1738-1795: a quantitative analysis of the relationship between economic growth and international trade in the eighteenth century*, Assen, Van Gorcum, [1982].

¹⁹⁰ B.v.: Knoppers, *Dutch trade*; Pieter Dekker, 'Friese schippers op de Amsterdamse Oostzeevaart in 1731' // *It beaken: meidielingen fan de Fryske Akademy*, 1977, Vol. 39, pp. 229-262; George Welling, 'Price-supply relations on the Amsterdam staple-market 1778' // W.G. Heeres e.a. *From Dunkirk to Danzig: Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum, 1988; P. Boon, 'West Friesland and the Sound (1681-1720). Sound Toll Registers, Sound Toll Tables and the Facts in West Friesland' // *ibidem*, pp. 171-189.

¹⁹¹ De Buck; Lindblad, 'Navigatie en negotie', pp. 27-48.

¹⁹² P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1987, p. 16.

problemen zoals nominale gegevenskoppeling en naamstandaardisatie hebben de noodzakelijke voorwaarden gecreëerd voor het uitvoeren van alfanumeriek onderzoek waarin langere periodes kunnen worden bestudeerd en – bijvoorbeeld – ook dynamische ontwikkelingen in de scheepvaart kunnen worden geanalyseerd.

De huidige situatie binnen de maritiem-economische geschiedenis wordt gekenmerkt door een opvallend gebrek aan kennis over de organisatorische structuur van de vroeg-moderne scheepvaart. Het is echter precies hier dat verandering in de breedste zin van het woord zichtbaar wordt, en daarom hoeft het niet te verbazen dat noch de kwantitatieve noch de kwalitatieve benadering in staat zijn de invloed van de stichting van Sint-Petersburg op de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel op een afdoende manier te analyseren. De eerste stelling van dit onderzoek is daarom de volgende:

- (1) Om de stichting van Sint-Petersburg te kunnen begrijpen in functie van haar invloed op de Nederlandse scheepvaart zijn een evolutionaire theorie en methodologie noodzakelijk, omdat deze de impasses van de neoklassieke en institutionele benaderingen van economische geschiedenis kunnen overwinnen.

In algemene zin houdt de eerste, methodologische stelling een claim in voor een grotere aandacht voor economisch-theoretische ontwikkelingen als leveranciers van verklaringsmechanismen voor economisch-historische fenomenen. Met de stelling wordt dit onderzoek gekaderd in een economisch-historische traditie die expliciet bij economische theorieën te rade gaat voor de constructie van een analytisch raamwerk. Dat er behoefte is aan dergelijke werkwijze bewijst de hierboven beschreven onmogelijkheid van de neoklassieke en institutionele benadering om een antwoord te formuleren op de centrale case binnen dit onderzoek: wat is de rol van de stichting van Sint-Petersburg voor de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel in de periode 1703-1740?

Dergelijke werkwijze is op zich niet nieuw. Ze werd al eerder gepropageerd door de Zweedse historicus Heckscher die stelde dat "(...) [the economic historian's object] is the same as that of studying present-day economic life "in being", with one extremely important qualification, i.e., the addition of social change"¹⁹³. Recenter hielden David and Thomas een pleidooi voor wat zij noemen *historical economics*. David en Thomas zetten zich af tegen de interpretatie van economische geschiedenis als een toegepaste vorm van economie en verdedigen integendeel de stelling dat "(...) economic phenomena observed in times past can serve as theory's handmaidens". De rol van de economische historicus is dan die van tester van de draagwijdte van de verklaringsmacht van economen. Economische geschiedenis is – zo betogen David en Thomas – geen chronologie van economische gebeurtenissen. Het is een interpretatie van een stroom van gebeurtenissen, geselecteerd uit een *myriade* van mogelijke observaties. Zelfs om een selectie te maken van de te verklaren feiten heeft de historicus behoefte aan een voorafgaand analytisch raamwerk, een theorie die betekenis geeft aan bepaalde observaties¹⁹⁴.

Aansluitend kunnen nu de volgende stellingen worden geformuleerd met betrekking tot de stichting van Sint-Petersburg en de mogelijke invloed hiervan op de Nederlandse scheepvaart.

- (2) 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 stich-

¹⁹³ Eli Heckscher, 'Quantitative Measurement in Economic History' // *The Quarterly Journal of Economics*, 1939, February, p. 168.

¹⁹⁴ Paul David, Mark Thomas, 'Introduction: Thinking historically about Challenging economic Issues' // P.A. David, M.Thomas (red.), *The Economic Future in Historical Perspective*, Oxford: Oxford University Press, 2003, pp. 10-15.

ting van Sint-Petersburg heeft als dusdanig geen invloed gehad. De geïdentificeerde patronen zijn een “voortzetting onder andere naam” van bestaande patronen.

- (3) 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.

In de tweede en derde stelling wordt de *nieuwheid* van de markt nadrukkelijk in vraag gesteld. De 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. In de derde stelling wordt de link gelegd tussen de stichting van Sint-Petersburg en de Nederlandse scheepvaart. Beide stellingen zijn uitdagend geformuleerd en vragen nadrukkelijk om bevestiging dan wel ontkennning. Op basis van deze stellingen kan met andere woorden de “nieuwe” (of: alternatieve) methodologie worden getest. Als het onmogelijk blijkt te zijn om de bovenstaande stellingen met behulp van de gebruikte methode te bevestigen of te ontkennen, dient ook de methode zélf te worden verworpen.