

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 3: OBSERVATIE

Het derde deel van dit onderzoek bevat de analyse van de invloed van de stichting van Sint-Petersburg op de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel. Startpunt van de beschrijving is het jaar 1700. De empirische analyse sluit aan bij het historische kader en de *case* zoals die in het eerste deel werden gepresenteerd. De analyse bestaat uit vijf chronologisch geordende hoofdstukken. In elk van deze hoofdstukken wordt een periode van ongeveer acht opeenvolgende jaren in detail besproken. De hoofdstukken zijn alle op dezelfde manier opgebouwd. In de eerste alinea ligt de nadruk op economisch-politieke evoluties, veranderingen in de infrastructuur van de onderzochte regio en technologische ontwikkelingen. Zodoende wordt aansluiting gezocht bij het in deel één voorgestelde historische kader, terwijl door de plaatsing aan het begin van elk hoofdstuk van de empirische analyse de nauwe band met de evolutie van de Nederlandse scheepvaart nog eens extra wordt benadrukt. In de tweede en derde paragraaf van elk hoofdstuk wordt de empirische analyse van Nederlandse schipperspopulaties actief in de vaart op Archangel, Narva, Vyborg en Sint-Petersburg (Nyen) beschreven. In deze paragrafen worden de in het hoofdstuk *Methode* voorgestelde *tools* toegepast op het geselecteerde bronnenmateriaal. Aan het einde van elk hoofdstuk wordt de bestudeerde periode samengevat.

HOOFDSTUK 1: VERWARRING (1700-1708)

§ 1 Achtergrond

Peter de Grote had nog maar net een vredesverdrag gesloten met de Turken op 3 (14) juli 1700 toen hij de oorlog verklaarde aan de Zweedse koning Karl XII. Eerder dat jaar was de Poolse koning August II Lijfland al binnengekomen met de bedoeling Riga te heroveren op de Zweden⁴⁷⁸. De eerste jaren van de Grote Noordse Oorlog verliepen voor het Russische leger niet naar wens: het werd in de pan gehakt bij Narva in 1700 en tot het einde van 1702 was er geen sprake van wezenlijke progressie in het heroveren van territorium rond de Finse Golf⁴⁷⁹. In de aanloop naar de tweede belegering van Narva in 1704 werden enkele kleinere vestingen heroverd (met name Jam, Kopor'e en Syrenec), maar daar bleef het voorlopig bij⁴⁸⁰. Eind 1702 werd de vesting Noteburg (*Keksholm*), gelegen aan de bron van de Neva in het Ladogameer, heroverd door Russische troepen, die vervolgens oprukten langs de Neva en in mei 1703 Nyen en de vesting Nyenskants innamen.

De woelige eerste oorlogsjaren weerhielden Peter de Grote er niet van een aantal veranderingen door te voeren in het economische beleid van het Russische Rijk, al bleven maatregelen ter bevordering van de Russische participatie in de handel nog tot 1713 bijna exclusief gerelateerd aan Archangel. Op 25 oktober 1701, droeg Peter de Grote door middel van een oekaze op om goederen uit Novgorod, Pskov en andere grenssteden naar Archangel te transporteren voor de export⁴⁸¹. Tegelijkertijd werd een verbod op de export van hennep (*pen'ka*) vanuit Riga opgelegd⁴⁸². Op 8 april 1702 werd aan de Nederlandse koopman Jan (Ivan) Houtman voor 20 jaar een *žalovannaja gramota* verleend, die hem toeliet vrij te hande-

⁴⁷⁸ Šarymov, *Predistorija Sankt-Peterburga*, p. 204.

⁴⁷⁹ Petrov P.N., *Istorija Sankt-Peterburga s" osnovanija goroda do vvedenija v dejstvie vybornago gorodskago upravlenija po učreždenijam o gubernijach 1703-1782*, S.-Peterburg: Tipografija Glazunova, 1885, p. 37.

⁴⁸⁰ Šarymov, *Predistorija Sankt-Peterburga*, p. 205.

⁴⁸¹ PSZ, IV, nr. 2387; Repin, 'Izmenenie', p. 178.

⁴⁸² Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, pp. 13-14.

len in geheel Rusland en schepen en eigendommen te bezitten in Archangel en Vologda⁴⁸³. Houtman kreeg dit privilege omdat hij al sinds het jaar 1653 samen met zijn broer Adolf in Rusland handel dreef, veel nuttige goederen in Rusland had geïmporteerd en deze aan een voordelige prijs aan de staatskas had verkocht. Bovendien hadden de handelsactiviteiten van Houtman de Russische staat al meer dan 100000 roebel aan belastinginkomsten opgeleverd en toen er in 1672 een misoogst van graan was in Archangel en Pomor'e, importeerden de Houtmans niet alleen 4400 vierden (*četvert'*) graan, maar ook vele goedkope geneesmiddelen. Daarenboven kochten ze ook nog een grote hoeveelheid potas en rabarber in bij de Russische staat. Als dank kregen Jan Houtman en zijn naaste familieleden het recht om vrij te handelen in geheel Rusland, waarbij ze echter wel onderworpen bleven aan de belastingregels van het Nieuwe Handelsstatuut van 1667⁴⁸⁴. In 1703 kreeg Houtman de toelating om in de omgeving van Archangel 15000 vierden graan te kopen voor export naar de Nederlanden⁴⁸⁵.

Houtman was geen uitzondering: in de eerste tien jaar van de achttiende eeuw verstrekte de Russische staat op grote schaal handelsvergunningen⁴⁸⁶. Bekende Nederlandse handelaars die op dat moment actief waren in Archangel zijn onder andere Jan Lups, Christoffel Brants, E. Kloek en Daniël Hartman. Jan Lups bezette als handelsagent van Peter de Grote een voorname positie in de Archangelse handel van het begin van de achttiende eeuw. Samen met Christoffel Brants had Lups het alleenrecht op de verkoop van schapenvellen (*oveč'ja šerst'*) van 1699 tot 1703 en van borstels (*ščetiny*) van 1702 tot 1709⁴⁸⁷. In de jaren 1700-1704 had Daniël Hartman het privilege op de export van masten afgekocht, terwijl in het eerste decennium van de achttiende eeuw ook ene E. Kloek actief was in Archangel als importeur van koper en wapens (*med', oružie*) voor de Russische staat en van door Jan Thesingh uitgegeven Russische boeken en kaarten⁴⁸⁸. Ook Russische handelaars deelden in deze vergunningen en in de mogelijkheid het alleenrecht op de export van bepaalde producten voor een vastgelegde termijn af te kopen⁴⁸⁹, terwijl de staat op gezette tijden de productie en export van bepaalde goederen voor eigen rekening nam. Zo werd in 1704 het monopolie voor handel in kaviaar en lijm gedurende 15 jaar via een oekaze van de *Ižorskaja Kanceljarija* geconcentreerd in Nižnij Novgorod. Vandaar werd verpakte kaviaar van de beste kwaliteit getransporteerd naar Archangel voor export, terwijl kwalitatief mindere productie naar Moskou werd gevoerd voor lokale verkoop⁴⁹⁰. In 1704 en 1705 werd door de Russische staat bijzondere aandacht besteed aan de regulering van en de controle op binnenlands goederentransport⁴⁹¹. Eveneens in 1705 werd als gevolg van de oorlogssituatie en een misoogst de export

⁴⁸³ PSZ, IV, nr. 1830; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj komercii*, tom I, kn. 2, pp. 18-21; M.S. Čerkasova, 'Novye dokumenty o dejatel'nosti gollandskogo kupca I.A. Gutmana v Vologde v konce XVII – načale XVIII veka' // *Istoričeskoe kraevedenie i archivy*, vyp. 5, Vologda, 1999, pp. 8-15.

⁴⁸⁴ Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj komercii*, tom I, kn. 2, pp. 20-21; V.N. Zacharov, 'Inostrannye kupcy v Archangel'ske pri Petre I' // Ju.N. Bespjatyh (red.), *Archangel'sk v XVIII veke*, Sankt-Peterburg: BLIC, 1997, p. 184.

⁴⁸⁵ V.N. Zacharov, M.S. Čerkasova, 'Inostrannye kupcy i ich dvory v Vologde v XVII – pervoj četverti XVIII veka' // M.A. Beznin (red.), *Vologda: istoriko-kraevedčeskij al'manach* – 3, Vologda: Legija, 2000, pp. 97-132.

⁴⁸⁶ Veluwenkamp, *Archangel*, pp. 162-175.

⁴⁸⁷ Zacharov, 'Inostrannye kupcy', pp. 186-187.

⁴⁸⁸ Zacharov, 'Inostrannye kupcy', p. 185. Over het privilege van Thesingh voor het drukken van Russische boeken in Amsterdam, zie: Okenfuss, 'Inauspicious Beginnings: Jan Thessing, Amsterdam, and the Origins of Petrine Printing' // E. Waegemans (red.), *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century / Rossija i Niderlandy v XVIII veke*, pp. 15-24.

⁴⁸⁹ Zie: Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj komercii*, tom I, kn. 2, pp. 26-28.

⁴⁹⁰ Ibidem, tom I, kn. 2, pp. 31-32.

⁴⁹¹ Ibidem, tom I, kn. 2, pp. 28-30; 32-37.

van graan verboden⁴⁹².

Met de verovering van Nyen en de vesting Nyenskans in 1703 werd een cruciaal strategisch succes geboekt in de strijd tegen de Zweden. Maar dat is niet alles: Peter de Grote maximaliseerde het strategische belang van deze verovering door Nyen met de grond gelijk te maken en er een nieuwe Russische vesting en havenstad te stichten. Sint-Petersburg was een feit. In het daaropvolgende jaar 1704 werd Narva heroverd op de Zweden en werd ook het eiland Kotlin, gelegen op circa 20 kilometer vóór Sint-Petersburg, onder Russische controle gebracht⁴⁹³. Al vrij snel nadat Ingermanland opnieuw in Russische handen was gekomen, werd werk gemaakt van het administratief onderbouwen van de inlijving ervan bij het Russische Rijk. Niet toevallig werd de stichting van Sint-Petersburg ook meteen wereldkundig gemaakt, ondanks de oorlogssituatie in het gebied en de ver van zekere Russische overwinning⁴⁹⁴. Net zoals Landskrona in 1300 en Nyen in 1611, was Sint-Petersburg in 1703 het symbool van regionaal machtoverwicht op een strategisch belangrijke plaats. En ook in 1703 ging het niet alleen om de strategisch belangrijke Nevamonding zélf, maar ook, en vooral, om wat ervóór en eráchter lag: zee en land; de Oostzee en Rusland; de directe waterroute naar Europa en de grondstoffen van het Russische binnenland en Azië.

Waarschijnlijk al in 1702 werd in Semenovskoe de *Ižorskaja Kanceljarija* (ook wel *Ingermanlandskaja* of *Semenovskaja Kanceljarija*) gevestigd. Deze kanselarij was in principe verantwoordelijk voor het bestuur van het heroverde Ingermanland. Ze bestond uit een aantal verschillende kantoren met elk hun eigen bevoegdheden. In de praktijk bleek deze complexe instelling al snel een groot deel van de staatsinkomsten naar zich toe te trekken. De eerste tekenen van een concentratie van de macht in Sint-Petersburg werden op die manier zichtbaar. Herhaaldelijke schermutselingen in de Finse Golf niet te na gesproken, schoven vanaf 1705 de oorlogsactiviteiten steeds verder naar het Zuiden van Rusland op, terwijl de bureaucrativering van de herovering van Ingermanland verderging. Dit proces vond gelijktijdig plaats in verschillende delen van de Russische maatschappij.

Op militair (defensief) vlak werd vanaf de eerste jaren van de achttiende eeuw toenemende aandacht besteed aan de uitbouw van een Baltische vloot, wat resulteerde in de oprichting van een aantal scheepswerven en de daarbij behorende, aanvullende industrieën (manufacturen): de scheepsbouw en de houtverwerkende industrie, de wapenindustrie, metallurgie en ijzerindustrie en de textielindustrie⁴⁹⁵. Belangrijk voor deze studie is in de eerste plaats het stimulerende effect van deze industrieën voor de Russische export. Hoewel de Grote Noordse Oorlog voor een vertragend effect heeft gezorgd, moet de verklaring van de exportbundel vanuit Sint-Petersburg en andere Russische havens na 1721 worden gelocaliseerd in het eerste decennium van de achttiende eeuw. Al in augustus 1703 werd het eerste oorlogsschip van de Baltische vloot opgeleverd op de werf van Olonec, gelegen langs de Svir' (zie appendix 1 pt. 3). Andere scheepswerven verrezen in de omgeving van Sint-Petersburg, hoewel de Admiraliteitswerf gedurende de regering van Peter de Grote de voornaamste bleef⁴⁹⁶. De opkomst van de scheepsbouw betekende ook een belangrijke stimulans voor de houtzaagindustrie. Parallel met staatswerven voor de scheepsbouw ontstond in de eerste decennia van de achttiende eeuw een aantal regionale centra voor de houtverwerking. In 1706 trad de eerste

⁴⁹² Ibidem, tom I, kn. 2. pp. 36-37.

⁴⁹³ Petrov, *Istorija Sankt-Peterburga*, p. 44.

⁴⁹⁴ Semenov, *Izuchenie istoricheskikh svedenii*, I, p. 54; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom IV, kn. 1, pp. 14 e.v.

⁴⁹⁵ Ian M. Matley, 'Defense Manufactures of St. Petersburg 1703-1730' // *Geographical Review*, 1981, Vol. 71, Nr. 4, pp. 411-426; Kahan, 'Entrepreneurship', pp. 395-422; Daniel Wallace, 'Entrepreneurship and the Russian Textile Industry: From Peter the Great to Catherine the Great' // *Russian Review*, 1995, Vol. 54, Nr. 1, pp. 1-25.

⁴⁹⁶ Matley, 'Defense Manufactures of St. Petersburg', p. 415.

houtzaagmolen van het “nieuwe” Nederlandse type in Archangel in werking; kort daarna volgden molens in Narva en in de omgeving van Novgorod, langs de Sias en bij Vyšnij Voločok, beide gelegen langs waterwegen die naar onder andere Sint-Petersburg leidden⁴⁹⁷ (zie appendix 1 pt. 3). Op hetzelfde moment verschoof de houtverwerkende industrie vanuit de omgeving van Nyen naar de omgeving van Vyborg, waar de eerste “Nederlandse” houtzaagmolens in 1703 en 1704 in gebruik werden genomen. In totaal werden in het eerste decennium van de achttiende eeuw vijf houtzaagmolens van het Nederlandse type in gebruik genomen in de omgeving van Vyborg⁴⁹⁸ (zie appendix 8 pt. 1).

De ijzerindustrie, nu door de overheid georganiseerd, ontwikkelde zich zeer sterk in de eerste decennia van de achttiende eeuw en was geconcentreerd in de omgeving van Olonec (ten noorden van het Ladogameer) en in de Oeral⁴⁹⁹ (zie appendix 1 pt. 4). Ondanks de grote afstand tot het Baltische front bleken de productievoorzieningen in de Oeral zeer gunstig te zijn. De oorlog tegen Zweden vereiste echter de nabijheid van wapenfabrieken en ijzerindustrie rond Sint-Petersburg en leidde aanvankelijk tot een toename van de activiteiten in de Olonec regio. Bijkomend probleem voor de ijzerindustrie in de Oeral was het moeizame transport; beide gebieden waren aanvankelijk niet rechtstreeks over water met elkaar verbonden. Tussen 1703 en 1709 werd echter een kanaal gegraven tussen de Tsna en de Tverca ter hoogte van Vyšnij Voločok (zie appendix 1 pt. 3). Vanaf 1710 kon ijzer vanuit de Oeral over water naar Sint-Petersburg worden getransporteerd, al bleef het transport erg lang (tot vijf maanden) en moeizaam (met name op het Ladogameer)⁵⁰⁰.

Naast veranderingen op militair vlak, is ook een aantal administratieve hervormingen van belang. In maart 1708 werden de verschillende kantoren van de Ingermanlandse kanselarij samengevoegd. Eind 1708 werd een nieuwe fase in de administratieve hervormingen ingeluid met de oekaze over de oprichting van gouvernementen en de beschrijving van de daartoe behorende steden. Eén van de acht gouvernementen waaruit het Russische Rijk vanaf dan bestond, was het gouvernement Ingermanlandija⁵⁰¹, waarvan onder andere Sint-Petersburg, Narva, Velikij Novgorod, Pskov, Ladoga, Velikie Luki, Jaroslavl' en Tver' deel uitmaakten⁵⁰² (zie appendix 1 pt. 3).

§ 2 Nederlandse scheepvaart: algemene ontwikkeling

De ingrijpende politieke gebeurtenissen van de eerste jaren van de achttiende eeuw veroorzaakten een schok in de Nederlandse maritieme scheepvaart in de Finse Golf en Archangel. Tussen 1702⁵⁰³ en 1708 werden in totaal 323 scheepsbewegingen geregistreerd van Nederlandse schippers op weg naar of terugkomende van de havens in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf. Deze scheepsbewegingen werden uitgevoerd door 134 verschillende actoren. Vyborg, Narva en Nyen waren de drie mogelijke bestemmingen in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf; Archangel was de toegang tot het Russische Rijk in de Witte Zee.

In 1702 voeren 63 Nederlandse schippers naar Archangel en maakten 46 Nederlandse schippers een retourvaart naar één van de havens in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf, dat toen feitelijk al oorlogsgebied was (zie appendix 6 pt. 1). 10 schippers deden de ha-

⁴⁹⁷ Ibidem, p. 416.

⁴⁹⁸ Åström, 'Technology and Timber exports', pp. 6-7.

⁴⁹⁹ Kahan, 'Entrepreneurship', p. 401.

⁵⁰⁰ Matley, 'Defense Manufactures of St. Petersburg', pp. 420-423.

⁵⁰¹ PSZ, tom IV, Nr. 2218.

⁵⁰² Ibidem, Nr. 2218.

⁵⁰³ Het jaar 1702 zal in de hiernavolgende beschrijving dienst doen als startpunt voor de analyse van de evolutie van scheepvaartroutes op het microniveau.

vens van Narva en Vyborg aan; 26 keerden in de loop van het jaar 1702 vanuit Nyen terug naar Amsterdam (zie appendix 2 pt. 1). Nyen was op dat moment een bij Nederlanders populaire houtexporthaven, zo getuigen de 24 *cherteparthijen* die Knoppers voor de periode 1701-1703 terugvond in de Amsterdamse notariële archieven⁵⁰⁴. In 1703 veranderden deze verhoudingen aanzienlijk als gevolg van de belegering en de daaropvolgende vernietiging van de stad Nyen.

In de loop van het jaar 1703 gaven nog 7 Nederlandse schippers bij hun Sontpassage Nyen op als bestemming (zie appendix 6 pt. 2), zich kennelijk niet bewust van de op til zijnde veranderingen in de Nevadelta. Samen met hen passeerden eind juli 1703 9 Nederlandse schippers de Sont met bestemming Narva en 6 met bestemming Vyborg. Van de schippers die Nyen als bestemming opgaven, is er maar één van wie ook de terugreis bekend is: Tjeerd Reiners uit Hindeloopen passeerde op 10 oktober 1703 de Sont richting Amsterdam. Zijn vertrekhaven was Narva; kennelijk was hij naar daar uitgeweken toen Nyen niet langer bleek te bestaan [6.2.13; 6.2.36⁵⁰⁵]. De uiteindelijke bestemming van de andere schippers op weg naar Nyen kan op basis van de voor dit onderzoek gebruikte relationele databank niet worden achterhaald.

In 1704 kreeg de Nederlandse maritieme scheepvaart in de Finse Golf opnieuw een mokerslag te verduren. Narva werd door de Russen veroverd en vrijwel met de grond gelijk gemaakt. Pieter Reiners uit Hindeloopen, de enige Nederlandse schipper die op 29 juni 1704 de Sont was gepasseerd met bestemming Narva, bereikte zijn bestemming niet [6.3.1]. Andere Nederlandse schippers werden in toenemende mate voorzichtig in het opgeven van een bestemming en beperkten zich tot "richting Oostzee" (*na Ostersøen*) bij de registratie van hun Sontpassage. Van hen keerden er 9 met lading terug uit Vyborg, van de drie havens in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf de enige die (nog) niet in Russische handen was gevallen.

Vyborg bleef in de daaropvolgende jaren de enige toegankelijke en in toenemende mate populaire haven in de Finse Golf. Vanaf 1704 vertoont de vaart op Vyborg een stijgende trend (zie appendix 2 pt. 1). In 1705 keerden 18 Nederlandse schippers met lading vanuit Vyborg terug naar Amsterdam, in 1706 waren dat er 23, in 1707 37 en in 1708 38. Nog 7 andere Nederlandse schippers passeerden in 1708 vanuit Vyborg de Sont. Hun bestemmingshaven is echter onbekend (zie appendix 6 pt. 4). Daarna ging het echter snel bergafwaarts met de aanwezigheid van Nederlandse schippers in de Finse Golf. In 1709 deden nog 21 Nederlandse schippers Vyborg aan, minder dan de helft van het jaar daarvoor.

Ook voor de Nederlandse scheepvaart op Archangel, die in de jaren 1707 en 1708 net als Vyborg een forse toename kende, was 1709 een slecht jaar. Het aantal Nederlandse schepen dat in 1709 Archangel aandeed was slechts de helft van het jaar daarvoor: 33 in 1709 ten opzichte van 66 in 1708. Ook het aantal Nederlandse schepen dat een retourvaart maakte naar Vyborg halveerde van 45 in 1708 naar 21 in 1709. Vyborg werd in het daaropvolgende jaar veroverd door de Russen. Daarbij werd de stad grotendeels verwoest, waardoor er geen maritieme handel meer mogelijk was.

§ 3 Individuen en populaties

Nyen

⁵⁰⁴ Knoppers, *Dutch trade*, I, p. 171.

⁵⁰⁵ De cijfers in vierkante haakjes verwijzen naar de overeenkomstige registratie in appendix. Het eerste cijfer geeft het nummer van de appendix weer, het tweede cijfer het deelnummer van de appendix en het derde cijfer verwijst naar het cijfer tussen vierkante haken in deze appendix.

Van alle scheepsbewegingen richting Nyen in 1702 kon in de *Deense Sontregisters* ook de retourvaart worden teruggevonden. Op Siemen Broers (Brouwer) [6.1.4; 6.1.8] uit Hindeloopen na passeerden alle 20 Nederlandse schippers op weg naar Nyen de Sont op 13 en 14 juli 1702. De 20 maakten deel uit van een groep van 30 met als bestemmingen Nyen, Narva en Vyborg. Iege Ieges uit Hindeloopen [6.1.23] gaf Narva op als bestemmingshaven, maar Nyen als vertrekhaven op de retourvaart [6.1.59]. Net als op de heenvaart gebeurde ook de terugkeer vanuit de Finse Golf in groep. Deze groep was op de retourvaart echter kleiner; na de hoofdgroep die de Sont in westelijke richting passeerde op 31 augustus, 1 en 2 september 1702 (zie appendix 6 pt. 1), volgden enkele kleinere groepjes Nederlandse schippers uit Vyborg, Narva en Nyen.

Van de in totaal 26 Nederlandse schippers die in 1702 terugkeerden uit Nyen, waren er slechts drie die van plan waren ook in 1703 op Nyen te varen: Binke Ames (Annes) [6.2.2], Kornelis Petersen Horn [6.2.8] en Here Jarichs [6.2.9]. Van hen kwam enkel Here Jarichs terug uit het oostelijke gedeelte van de Finse Golf. Op 23 november 1703 passeerde hij de Sont met als geregistreerde vertrekhaven Vyborg [6.2.42]. Drie anderen veranderden in 1703 bij voorbaat van route en hadden in 1703 Narva als bestemming: Jurgen Ames [6.2.3; 6.2.24], Okke (Otte) Gerbens [6.2.6; 6.2.40] en Iege Ieges [6.2.21; 6.2.31]. Pieter, Sipke en Tjeerd Reiners [6.2.22; 6.2.12; 6.2.13] vertrokken wel richting Nyen, maar keerden terug uit respectievelijk Vyborg [6.2.43], Narva [6.2.36] en Vyborg [6.2.41]. Jelle Siemens, tenslotte, passeerde samen met de hogergenoemden de Sont richting Nyen, maar van hem kon in de *Deense Sontregisters* geen terugreis worden gevonden [6.2.15].

Van de 26 Nederlandse schippers die in 1702 vanuit Nyen in westelijke richting de Sont passeerden, verdwenen er in 1703 19 uit de focus van het onderzoek. Dit lijkt op het eerste gezicht veel. Wanneer we echter naar het verdere verloop van de carrières van deze 26 kijken, blijken velen van hen later toch weer op te duiken, hetzij in de vaart op Vyborg, hetzij in de vaart op Archangel. Dit is het geval voor de volgende 12 schippers:

naam	voornaam	nieuwe bestemming	periode	Verwijzingen naar appendices
Ages	Harmen	Vyborg	1706-1709	6.4.56; 6.4.69; 6.4.117; 6.4.133; 6.4.179; 6.4.206]
Annes	Tiemen	Vyborg; Archangel	1705; 1707; 1710	6.4.2
Annes	Binke	Vyborg	1705	6.4.16
Annes	Wiebe	Archangel	1704-1705; 1708-1710	
Annes	Jurjen	Vyborg	1708	6.4.171
Gerrits	Kornelis	Vyborg	1704-1706	6.3.8; 6.4.5; 6.4.27; 6.4.64
Ieges	Iege	Vyborg	1707	6.4.84
Jarichs	Here	Vyborg	1703-1704	6.2.9; 6.2.42; 6.3.9
Jelles	Anne	Vyborg	1706-1707	6.4.54; 6.4.90
Jelmers	Pieter	Archangel	1703	
Pieters	Bauke (Bonne)	Archangel	1704	
Reins (e.a.)	Eeuwke (e.a.)	Vyborg	1704-1708	6.3.5; 6.3.12; 6.4.13; 6.4.19; 6.4.44; 6.4.46; 6.4.78; 6.4.93; 6.4.138; 6.4.142

Tabel 9: Ruimtelijke evolutie in de vaartpatronen van schippers actief in de vaart op Nyen in 1702.

Van de 26 schippers die in 1702 uit Nyen terugkeerden, bleven er dus 12 ook na de vernietiging van de stad in 1703 betrokken bij de Ruslandvaart. Iets meer dan de helft van de schip-

pers verdween in 1703 voorgoed van het toneel⁵⁰⁶. Van de 12 overblijvers richtten er zich vier voortaan op de Archangelvaart, zij het slechts in een enkel geval op een min of meer continue basis (Wiebe Annes). Acht schippers maakten een heel wat minder drastische verschuiving van Nyen naar Vyborg, vanwaar ze dezelfde soort producten bleven exporteren als voorheen: balken, delen en sparren (zie appendix 8 pt. 2).

Narva

In 1702 maakten in totaal 10 Nederlandse schippers een retourvaart naar Narva. Van hen waren er drie die in april 1702 de Sont passeerden richting Narva en al in juni terugkeerden langs dezelfde weg. Het merendeel van de Nederlanders met bestemming Narva maakte deel uit van de grote groep die op 13 juli 1702 de Sont passeerde met als bestemming de havens in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf. Iege Ieges uit Hindeloopen keerde niet terug vanuit Narva, maar vanuit Nyen [6.1.59]. Harmen Lambertsen Blauw keerde terug vanuit Vyborg [6.1.17; 6.1.75]. Tjeerd Jelles [6.1.25; 6.1.67], Tjeerd (Tjerne) Reiners [6.1.30; 6.1.68] en Tjeerd Ruurds [6.1.32; 6.1.66] maakten een regelmatige heen- en terugreis naar Narva. Voor Jakob Luitjens [6.1.63] en Pieter Jacobsen Stoer [6.1.78] kon geen heenreis worden gevonden; waarschijnlijk staan zij in de lijsten van *Nederlanders richting Oostzee* geregistreerd als varende *richting Oostzee*, zonder verdere bepaling. Enkel Willem Andries uit Ameland sloot bij geen enkele groep aan: hij passeerde de Sont richting Narva op 30 augustus 1702 en keerde terug op 14 november 1702 [6.1.45; 6.1.82].

Wanneer we nu nagaan welke van deze schippers ook na 1702 nog in de *Deense Sontregisters* of de *schipgeldregisters* voorkwamen, blijkt dat – net zoals voor Nyen het geval was – iets minder dan de helft van hen ook na de verovering van Narva en de vernietiging van Nyen in de Ruslandvaart actief bleef⁵⁰⁷. Net als bij Nyen ging het om een patroonsverschuiving richting Vyborg of Archangel.

naam	voornaam	nieuwe bestemming	periode	verwijzingen
Sjoerds (Geerts)	Lieuwke	Vyborg	1707-1708; 1710	6.4.79; 6.4.94; 6.4.161
Luitjens	Jakob	Archangel	1707	
Reiners	Tjeerd	Archangel	1708-1710	
Ruurds	Tjeerd	Vyborg	1707	6.4.101

Tabel 10: Ruimtelijke evolutie in de vaartpatronen van schippers actief in de vaart op Narva in 1702.

Eveneens gelijkaardig aan de situatie zoals die voor Nyen werd beschreven, is de beperkte levensduur van de verschuivingen. Dit kan worden gerelateerd aan de oorlogssituatie in de Oostzee en aan de nabijheid van Vyborg, dat tot 1710 Zweeds bleef.

Vyborg

In de vorige alinea's kwam aan het licht dat verschillende schippers als reactie op de vernietiging van Nyen en de verovering van Narva uitweken naar Vyborg. Dit was het geval voor tenminste 10 op basis van de *Deense Sontregisters* geïdentificeerde Nederlandse schippers. De vraag is nu of de Nederlandse schippers die in 1702 vanuit Vyborg terugkeerden hun rou-

⁵⁰⁶ Hun namen: Doede (Fokke) Anskes [6.1.40; 6.1.80], Reiner Bouwes [6.1.18; 6.1.56], Rinse Heitseele [??] [6.1.58], Cornelis Petersen Horn [6.1.49], Pieter Jacobsen de Jonge [6.1.6], Lommert (Lammert) Kornelis [6.1.5], Bouwe Lucas (Luitjens) [6.1.28; 6.1.50], Dirk Jansen Rapkes [6.1.7], Binke Siemens [6.1.34; 6.1.51], Douwe Sjoerds [6.1.35; 6.1.52], Alke Linses [6.1.62], Okke Gerbens [6.1.41; 6.1.81], Siemen Broers [6.1.4] en Olfert Tjeerds [6.1.38; 6.1.53].

⁵⁰⁷ Verdwenen van het toneel zijn: Willem Andries, Fedde Fennes (Teekes), Jarich Gerbens, Huske Jan Jansen, Tjeerd Jelles en Pieter Jacobsen Stoer.

tes ook aanpassen of geheel van bestemming veranderden en bijgevolg niet langer in de Ruslandvaart actief waren. Afgaande op de toename van het aantal schepen dat vanuit Vyborg kwam vanaf 1704, zou kunnen worden verondersteld dat de reeds op de Vyborgroute actieve schippers doorgingen met hun activiteiten, maar daarbij geleidelijk het gezelschap kregen van vanuit Narva en Nyen uitgeweken landgenoten.

Deze veronderstelling strookt echter niet met de realiteit zoals die uit de relationele databank naar voren komt. Van de 10 Nederlandse schippers die in 1702 een retourvaart realiseerden naar Vyborg verdwijnt de helft in 1703 van het toneel. De andere helft maakt een evolutie door die analoog is aan die van de Nederlandse schippers die in 1702 op Nyen en Narva voeren.

naam	voornaam	bestemming	periode	verwijzingen
Blauw	Harmen	Archangel	1703-1708; 1714	
Gerrits	Berend	Vyborg	1705-1706	6.4.4; 6.4.36; 6.4.59
Gooitsens	Allert Imelsen	Vyborg	1703	6.2.7
Tjebbes	Jan	Vyborg	1703	6.2.17; 6.2.38
Zwaan	Kornelis	Vyborg	1703; 1705-1706	6.2.19; 6.2.39

Tabel 11: Ruimtelijke evolutie in de vaartpatronen van schippers actief in de vaart op Vyborg in 1702.

Harmen Lammertse Blauw verschoof zijn actieradius naar Archangel. Berend Gerrits, Allert Imelsen Gooitsens, Jan Tjebbes en Kornelis Zwaan zetten nog enige tijd hun activiteiten in Vyborg voort.

Ook in 1703 maakten 10 Nederlandse schippers een retourvaart naar Vyborg. Van deze 10 zijn er vier die voor het eerst in de relationele database geregistreerd staan: Kornelis Lolling [6.2.23], Dirk Brouwer [6.2.27], Otto Jakobs [6.2.32] en Klaas Pieroom [6.2.11]. De anderen kwamen we al eerder tegen: Jan Tjebbes [6.2.17; 6.2.38] en Kornelis Zwaan [6.2.19; 6.2.39] op de Vyborgroute, Otto Gerbens [6.2.2; 6.2.40] op de Nyenroute, Pieter [6.2.22; 6.2.43] en Tjeerd Reiners [6.2.13; 6.2.36] op de Narva- en Nyenroute en Here Jarichs [6.2.9; 6.2.42] op de Nyenroute (zie appendix 6 pt. 2). Hoewel het aantal schippers waarover het hier gaat beperkt is, valt toch de dynamiek van de populaties op die actief zijn op verschillende routes. Deze dynamiek komt tot uiting in de aanwezigheid van opeenvolgende retourvaarten naar dezelfde haven en van verschuivingen van de ene route naar de andere.

Vanaf 1704 is Vyborg de enige haven in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf die nog open was voor de internationale scheepvaart. Tot 1710 bleef Vyborg Zweeds. De stad werd voor Nederlandse schippers die eerder actief waren op de Narva- en Nyenroute de enige overblijvende toegang tot de houtmarkt van de Finse Golf. Tussen 1704 en 1708 vervijfvoudigde het aantal Nederlandse schippers dat Vyborg aandeed (zie appendix 6 pt. 3 & pt. 4). Gedeeltelijk zijn deze schippers al eerder geïdentificeerd: acht van hen op de Nyenroute, twee op de Narvaroute. Dit wil zeggen dat een groot aantal "nieuwe" schippers Vyborg aandeed in de periode 1702-1708. In onderstaande tabel, gebaseerd op appendix 4 pt. 12, wordt duidelijk dat in de jaren 1703 en 1704 het aantal *nieuwe* schippers dominant was. Vanaf 1705 stijgt het aantal Nederlandse schippers dat al eerder op de Vyborgroute actief was tot 44% van het totale aantal schippers op de Vyborgroute in 1708.

	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709
TOTAAL	10	10	9	18	23	37	45	21
NIEUW	n/r ⁵⁰⁸	8	8	13	14	24	25	7
% van TOT	n/r	80%	89%	72%	61%	65%	56%	33%
BEKEND	n/r	2	1	5	9	13	20	14
% van TOT	n/r	20%	11%	28%	39%	35%	44%	67%
gelijk	n/r	2	1	2	5	11	19	13
opnieuw	n/r	0	0	3	4	2	1	1
eenmalig	n/r	4	4	4	7	15	8	3
eenmalig %	n/r	40%	44%	50%	30%	24%	38%	19%

Tabel 12: Evolutie van de Vyborgpopulatie, 1702-1709.

Deze stijging ging gepaard met een geleidelijke daling van het aantal eenmalige participanten op de Vyborgroute. De eerste jaren geven duidelijk aan dat de Nederlandse scheepvaart op Vyborg leed onder de oorlogssituatie in het gebied en onder de ingrijpende staatkundige veranderingen langs de Finse-Golfkust. Het aantal nieuwe schippers was in de jaren 1702-1705 bijna even groot als het totale aantal Nederlandse schippers dat Vyborg aandeed. Slechts enkelingen maakten in twee opeenvolgende jaren een retourvaart naar Vyborg. Van een wezenlijke toename van de Nederlandse scheepvaart op Vyborg is pas sprake in 1705, wanneer 18 Nederlandse schippers de haven aandeden. Van de 18 waren er twee die ook in 1704 al in Vyborg waren geweest en 3 die in de jaren 1702-1703 een lading vanuit de stad hadden verscheept. Ook in de jaren 1706-1708 blijft het aantal schippers in de Vyborgvaart sterk toenemen. Parallel met deze toename neemt het aandeel *nieuwe* schippers sterk af, terwijl tot de helft van de schippers verschillende al dan niet opeenvolgende retourvaarten realiseerden tussen 1706 en 1708.

De evolutie van de Nederlandse scheepvaart op Vyborg in de jaren 1702-1708 is er één van decoördinatie in de jaren 1702-1705 en herstel in de jaren 1706-1708. Dit herstel komt tot uiting in de stijgende *routinevorming* (*routinization*) op de Vyborgroute: voor bijna de helft van de Nederlandse schippers was Vyborg in 1706-1708 geen eenmalige bestemming. Het prille herstel van regelmatige scheepvaartverbindingen met Vyborg (waarvan we kunnen veronderstellen dat die voor het uitbreken van de Grote Noordse Oorlog moeten hebben bestaan) ging gepaard met een beginnende evolutie *van teer naar hout* in de export⁵⁰⁹.

De exportbundel van Nederlandse schippers in Vyborg veranderde in het eerste decennium van de achttiende eeuw aanzienlijk. Vyborg was al sinds de laatste decennia van de zeventiende eeuw sterk betrokken bij de export van teer en pek en dat bleef ook zo in de jaren 1700-1710 (zie appendix 8 pt. 2). Het aandeel van teer en pek in de export vanuit Vyborg liep echter terug in het eerste decennium van de achttiende eeuw en dat ten koste van een toename in de export van houtproducten zoals balken, delen en (in mindere mate) planken⁵¹⁰. Vooral voor de export van balken nam Vyborg in het eerste decennium van de achttiende eeuw een monopoliepositie in, al ging de totale houtexport vanuit Narva, Nyen en Vyborg ten opzichte van de periode 1690-1700 met 33% achteruit. De export van delen en planken echter wist Vyborg in de jaren 1700-1710 slechts in beperkte mate naar zich toe te trekken. De toename van de houtexport is gerelateerd aan de verspreiding van een nieuwe technologie

⁵⁰⁸ n/r = niet relevant.

⁵⁰⁹ Naar: Åström, *From Tar to Timber*.

⁵¹⁰ Åström, 'Technology and timber exports', pp. 3-4.

voor het zagen van hout rond de Finse Golf.

Parallel met staatswerken voor de scheepsbouw ontstond in de eerste decennia van de achttiende eeuw een aantal regionale centra voor de houtverwerking. In 1706 trad de eerste houtzaagmolen in Archangel in werking; kort daarna volgden molens in Narva en in de omgeving van Novgorod, langs de Sias en bij Vyšnij Voloček, beide gelegen langs waterwegen die naar onder andere Sint-Petersburg leidden⁵¹¹. Op hetzelfde moment verschoof de houtverwerkende industrie vanuit de omgeving van Nyen naar de omgeving van Vyborg, waar de eerste “Nederlandse” houtzaagmolens in 1703 en 1704 in gebruik werden genomen. In totaal werden in het eerste decennium van de achttiende eeuw vijf houtzaagmolens van het Nederlandse type in gebruik genomen in de omgeving van Vyborg⁵¹².

Archangel

Door de verovering en de vernietiging van Nyen en Narva bleef er naast Vyborg nog maar één bestemmingshaven over in de Ruslandvaart: Archangel. In tegenstelling tot Vyborg in dezelfde periode vertoonde de Nederlandse scheepvaart op Archangel zich tussen 1702 en 1706 een dalende trend (zie appendix 2 pt. 1). In 1707 en 1708 volgde echter een exponentiële toename van de Nederlandse scheepvaart op Archangel. Ten opzichte van 1706 nam het aantal Nederlandse schepen in de Archangelvaart toe met 96% in 1707 en met 175% in 1708. De waarde van de export vanuit Archangel volgde deze tendens echter niet: ten opzichte van 1706 was er in 1707 een toename met slechts 32% en in 1708 met 29% (zie appendix 8 pt. 3). De exportwaarde in 1708 was dus zelfs iets lager dan in 1707. In het eerste decennium van de achttiende eeuw leek zich dus in Archangel een aan de veranderingen in de Finse Golf analoge evolutie te voltrekken. Een periode van verval tussen 1702 en 1706 werd gevolgd door een aanzet tot herstel in 1707 en 1708. Dit herstel ging echter – net als in Vyborg – gepaard met (al dan niet tijdelijke) veranderingen in de exportbundel van Archangel.

Wanneer we nu in detail kijken naar de evolutie van de schipperspopulatie die actief was in Archangel, moet de impact van de Grote Noordse Oorlog worden genuanceerd. Gebruikmakend van de *schipgeldregisters* vanaf 1697 kan worden aangetoond dat de daling van het absolute aantal participanten in de Nederlandse scheepvaart gerelateerd was aan een verminderd jaarlijks aandeel *nieuwe* participanten.

	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709
TOTAAL	30	35	34	33	53	63	44	33	38	24	47	66	33
NIEUW	n/r	25	17	16	24	28	9	15	14	7	21	32	12
% TOT	n/r	71%	50%	48%	45%	44%	20%	45%	37%	29%	45%	48%	36%
BEKEND	n/r	10	17	17	29	35	35	18	24	17	26	34	21
% TOT	n/r	29%	50%	52%	55%	56%	80%	55%	63%	71%	55%	52%	64%
gelijk	n/r	10	13	14	21	30	24	15	12	14	14	18	18
opnieuw	n/r	0	4	3	8	5	11	3	12	3	12	16	3
eenmalig	9	14	9	6	6	16	7	12	7	3	13	18	6
eenm. %	30%	40%	26%	18%	11%	25%	16%	36%	18%	13%	28%	27%	18%

Tabel 13: Evolutie van de Archangelpopulatie, 1697-1709.

Waar dat aandeel in 1699-1701 bijna constant 50% bedroeg, daalde dit tot een gemiddelde

⁵¹¹ Matley, ‘Defense Manufactures of St. Petersburg’, p. 416.

⁵¹² Åström, ‘Technology and Timber exports’, pp. 6-7.

van 33% in de periode 1703-1706. In 1707 en 1708 begon het aandeel nieuwe participanten terug te stijgen. Of het grote aandeel schippers dat regelmatig op de Archangelroute voer in de periode 1703-1706 moet worden begrepen als een uiting van toegenomen stabiliteit is nog maar de vraag. Eerder lijkt het erop dat het verminderde aandeel *nieuwe* participanten wijst op een toegenomen terughoudendheid ten opzichte van de Archangelroute en mogelijk ook op een verminderde beschikbaarheid van traditionele exportgoederen. Hiervan uitgaande is het logisch dat herstel er pas kon komen toen na 1706 de houtexport dankzij de ingebruikname van de eerste nieuwsoortige houtzaagmolens in de omgeving van de stad een wezenlijke impuls kreeg. Het is ook in 1707 en 1708 dat enkele Nederlandse schippers die eerder in de Finse Golf actief waren, opduiken op de Archangelroute. Tiemen Annes, Wiebe Annes, Jakob Luitjens, Tjeerd Reiners en Harmen Blauw werden in dat verband al eerder geïdentificeerd (zie tabellen 1 & 2, deze paragraaf).

De interactie tussen de populaties van Nederlandse schippers actief in de Finse Golf en op de Archangelroute bleef in het eerste decennium van de achttiende eeuw beperkt tot enkelingen, hoewel de verbondenheid van beide regio's op economisch-politiek vlak steeds sterker werd. Het volstaat in dit verband te verwijzen naar de oekaze van 1701 die bepaalde dat goederen uit Novgorod en Pskov verplicht naar Archangel moesten worden getransporteerd om vandaar te worden geëxporteerd (zie § 1, dit hoofdstuk).

§ 4 Samenvatting

Op basis van de analyse van individuele patronen, jaartotalen en een analyse van de context waarbinnen de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en Archangel in de periode 1700-1708 plaatsvond, kunnen twee vormen van ruimtelijke verandering worden aangeduid als invloedsfactoren op de activiteiten van Nederlandse schippers. De eerste vorm van ruimtelijke verandering heeft betrekking op wat door Steinberg werd gedefinieerd als *ocean space* (zie deel 1). Als gevolg van de vernietiging van Nyen in 1703 en de verovering van Narva in 1704 werden op zeer korte tijd plots twee vaak door Nederlandse schippers gefrequenteerde havens quasi onbereikbaar. Daarbij komt nog dat het oostelijke gedeelte van de Finse Golf in de eerste jaren van de achttiende eeuw oorlogsgebied was, niet alleen te land, maar des te meer ter zee. Na de Russische veroveringen in 1703 en 1704 deden Zweedse oorlogsschepen nog verschillende pogingen om de controle over het oostelijke gedeelte van de Finse Golf te heroveren, terwijl het Russische leger verwoede pogingen deed om Vyborg in te nemen. Deze situatie betekende vanzelfsprekend een enorme belemmering voor de handel en bijgevolg ook voor de scheepvaart.

De tweede vorm van ruimtelijke verandering is misschien minder direct zichtbaar, maar wel belangrijker om de scheepvaartpatronen in 1700-1708 te kunnen begrijpen. Het wegvallen van Narva en Nyen leidde ook op het vasteland tot een belangrijke ruimtelijke verandering. In de bovenstaande alinea's hebben we aangetoond dat de verspreiding van een nieuw "Nederlands" type houtzaagmolen zich als gevolg van de Russische veroveringen verplaatste naar de omgeving van Vyborg, dat op dat moment nog Zweeds was. De ingebruikname van de eerste nieuwsoortige houtzaagmolens in de omgeving van Vyborg blijkt bijna onmiddellijk effect te hebben gehad: vanaf 1705 ging de Nederlandse Vyborgvaart in stijgende lijn. Dat deze toename mogelijk was ondanks de onzekere politieke situatie in de Finse Golf, is het zoveelste bewijs dat houtproducten op dat moment zeer gegeerd waren in de Nederlanden. Opvallend is dat de toename van de Nederlandse Vyborgvaart een tegenhanger heeft in de Nederlandse Archangelvaart: na de ingebruikname van de eerste houtzaagmolen van nieuwe type in 1706 neemt de vaart op Archangel in de jaren 1707 en 1708 sterk toe.

Naast de twee soorten ruimtelijke verandering kan ook een *interne* reden worden gegeven voor de veranderingen in de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf en op Archangel in het eerste decennium van de achttiende eeuw. Het lijdt geen twijfel dat deze veranderingen ook het gevolg waren van de verminderde keuzemogelijkheden voor de goederenhandel als gevolg van het wegvallen van Narva en Nyen als haven. Veranderen van route, zoals sommige schippers deden, kan worden begrepen als een rationele beslissing, ingegeven door een complexe combinatie van externe factoren.