

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 2: MONOPOLIE (1709-1717)

### § 1 Achtergrond

Met de nederlaag van de Zweden in Poltava in 1709 werd een nieuwe periode in de oorlog tussen Rusland en Zweden ingeluid: Rusland had nu duidelijk de bovenhand en kon stelselmatig zijn posities rond het Balticum consolideren. In 1710 werden Riga en Vyborg veroverd; de Zweden werden steeds verder teruggedreven. Vyborg werd bij deze verovering grotendeels verwoest, de boeren gingen failliet, de handel kwam tot stilstand en de zaagmolens in de omgeving waren platgebrand. Er bleef nog maar een kleine groep burgers over in de stad: de overlevende inwoners van Vyborg verhuisden naar Sint-Petersburg of naar kleinere plaatsen langs de Finse-Golfkust<sup>513</sup>. Belangrijk voor dit onderzoek zijn de economisch-politieke, administratieve en infrastructurele hervormingen die vanaf 1710 in versneld tempo werden geïntroduceerd. Belangrijke staatkundige ontwikkelingen waren de oprichting van de Senaat in 1711 en het uitroepen van Sint-Petersburg tot nieuwe hoofdstad van het Russische Rijk in 1712<sup>514</sup>. Het machtscentrum van het Russische Rijk werd steeds nadrukkelijker verlegd naar de monding van de Neva.

Op economisch-politiek vlak stond de rol van Archangel ten opzichte van Sint-Petersburg centraal. In de jaren 1710 verzochten Engelse kooplieden bij monde van de Engelse ambassadeur aan het Russische hof om de verwerking van hennep en vlas in Archangel te organiseren naar het voorbeeld van Riga, Narva en Koningsbergen<sup>515</sup>. Uit de verzoeken van Britse handelaars en de antwoorden die de regering op deze verzoeken ontving van Russische kooplieden blijkt duidelijk een band tussen Narva en Archangel. In 1713 werd bepaald dat het sorteren van hennep (*brak pen'ki*) volgens Narfs gebruik zou gebeuren en dat voor de kwaliteitscontrole één of twee burgers van Narva werden aangesteld<sup>516</sup>. In hetzelfde jaar 1713 werd de export van graan vanuit Archangel opnieuw toegelaten tegen betaling van  $\frac{1}{4}$  *efimki* per *četvert*<sup>517</sup>. Maar aan het einde van het jaar 1713 begon de ondergang van Archangel. In november 1713 maakte Peter de Grote bij oekaze een aantal wijzigingen gepland voor de lente van 1714 wereldkundig, waarmee hij een jarenlang durende reeks van wetten en reglementen in gang zette met de bevordering van Sint-Petersburg ten koste van Archangel als voornaamste onderwerp<sup>518</sup>.

Terwijl Narva tot 1718 grotendeels ongemoeid werd gelaten, werden in de jaren 1714-1720 verscheidene pogingen gedaan om de export via Archangel te beperken ten voordele van Sint-Petersburg. In 1714 werd bij oekaze vastgesteld dat in dat jaar  $\frac{1}{4}$  van de juchten naar Sint-Petersburg moest worden getransporteerd, dat kooplieden de keuze kregen om hun hennep vanuit Archangel of Sint-Petersburg te exporteren en dat de export van andere goederen via Archangel diende te geschieden<sup>519</sup>. In dezelfde oekaze werd bepaald dat in het jaar 1715 gelijke hoeveelheden van alle goederen moesten worden geëxporteerd vanuit Sint-Petersburg en Archangel<sup>520</sup>. Los van de pogingen om de export vanuit Archangel te kanaliseren in de richting van Sint-Petersburg, verleende Peter de Grote in 1715 wel voor één jaar een privilege van de Nederlandse koopman Mattheus Barts op de productie en export van onder

<sup>513</sup> Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom V, kn. 2, pp. 366-368.

<sup>514</sup> Petrov, *Istorija Sankt-Peterburga*, p. 57.

<sup>515</sup> Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, pp. 46-54.

<sup>516</sup> Ibidem, tom I, kn. 2, p. 53.

<sup>517</sup> Ibidem, tom I, kn. 2, p. 53.

<sup>518</sup> Ibidem, tom I, kn. 2, pp. 55-56.

<sup>519</sup> Repin, 'Izmenenie', p. 181; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, p. 46.

<sup>520</sup> Repin, 'Izmenenie', p. 181; PSZ, V, Nr. 2784.

andere sparrenhars vanuit Archangel<sup>521</sup>. In de daaropvolgende jaren was de verdeling van goederen tussen Archangel en Sint-Petersburg voortdurend aan veranderingen onderhevig: in december 1716 werd bepaald dat een zesde van alle goederen voortaan naar Sint-Petersburg moest worden getransporteerd<sup>522</sup>; eind 1717 en in 1719 zou dit aandeel telkens worden aangepast<sup>523</sup>. Intussen stuurde Peter de Grote in juni 1717 vanuit Parijs een oekaze waarin hij de export van graan vanuit Archangel, Sint-Petersburg, Riga en Reval eens te meer verbood. In november 1717 maakte Peter de Grote een nieuwe maatregel voor het jaar 1718 bekend:  $\frac{2}{3}$  van de exportgoederen moest via Sint-Petersburg worden verhandeld en slechts  $\frac{1}{3}$  via Archangel. Novgorodse en Pskovse handelaars reageerden op de nieuwe bepalingen met het verzoek hen toe te laten niet langer goederen naar Archangel te transporteren: door de nabijheid van Sint-Petersburg zagen zij daar het nut niet langer van. Gezien dit verzoek perfect aansloot bij de wensen van Peter de Grote hoeft het niet te verbazen dat de Novgorodse en Pskovse handelaren daartoe nog in hetzelfde jaar de toelating kregen. Inwoners van Kargopol' daarentegen, die omwille van de grote afstand tot Sint-Petersburg toelating vroegen hun goederen naar Archangel te mogen transporteren, kregen van de Senaat een afwijzend antwoord<sup>524</sup>.

Na de verovering van Narva op de Zweden in 1704 werden de inwoners die de Russische overheid verdacht van het onderhouden van geheime contacten met de Zweden, naar Rusland verbannen. In februari 1712 gaf de Senaat een *žalovannaja gramota* uit waarin alle door de Zweedse koningin gegeven privileges, handelsrechten en vrijheden werden bevestigd: net zoals in de tweede helft van de zeventiende eeuw ging de helft van het portorium naar de staatskas, de andere helft naar de stadskas; net zoals in de zeventiende eeuw mochten goederen vrij naar Narva worden gevoerd om ze daar te verhandelen. In hetzelfde jaar werd de handel van Narva gekoppeld aan die van Sint-Petersburg: burgers van Narva moesten via Sint-Petersburg handel drijven en door het Petersburgse stadhuis werd een burgemeester (*burgomistr*) naar Narva gestuurd om er belastingen te innen, zolang er geen nieuw douanetarief bestond. In 1714 mochten de burgers van Narva terugkeren naar hun woonplaats. In 1715 kregen ze de toelating zout en tabak te verhandelen, waarbij ze belastingen dienden te betalen volgens het Vyborgse tarief<sup>525</sup>. In 1718 werden de bestaande, Zweedse privileges van de Narfse burgers opnieuw bevestigd: over importgoederen moest enkel licent en portorium worden betaald; als er goederen onverkocht bleven mochten deze belastingvrij opnieuw worden geëxporteerd<sup>526</sup>.

In de periode 1710-1717 werd een recordwaarde aan goederen geëxporteerd uit Archangel. Van 1.558.000 roebel in 1708 steeg de exportwaarde tot een jaarlijks gemiddelde van 2.344.200 roebel in de jaren 1717-1719<sup>527</sup>. Concurrentie van andere havens was er tot en met 1717 niet voor de Russische export naar Europa. De havens van Sint-Petersburg, Narva en Vyborg werden nog nauwelijks door buitenlandse schippers bezocht. Een blik op de tabel in appendix 8 pt. 3 maakt echter duidelijk dat ingrijpende veranderingen op til waren.

Jammer genoeg is de beschikbaarheid van gegevens over de exportbundel van Archangel in

<sup>521</sup> Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, pp. 56-57.

<sup>522</sup> Ibidem, tom I, kn. 2, p. 61.

<sup>523</sup> Repin, 'Izmenenie', p. 181; PSZ, V, Nr. 3051, 3115, 3268.

<sup>524</sup> N.N. Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu: pravitel'stvennaja reglamentacija trgovli čerez Archangel'sk v 20-60-e gody XVIII v. i ee rezul'tat' // Ju.N. Bespjatyč (red.), *Archangel'sk v XVIII veke / Arkhangelsk in the XVIII century*, Sankt-Peterburg: Rossijsko-Baltijskij informacionnyj centr BLIC, 1997, p. 231; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, p. 107.

<sup>525</sup> Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom V, kn. 2, pp. 100-103; 111-112.

<sup>526</sup> Ibidem, tom V, kn. 2, p. 100; 109.

<sup>527</sup> Repin, 'Izmenenie', pp. 175-192; Ibidem, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', pp. 228-249.

deze periode beperkt. Enkel voor de jaren 1703, 1709 en 1710 beschikken we over informatie over de aard, hoeveelheid en waarde van de vanuit Archangel geëxporteerde goederen. De voornaamste stukgoederen en halffabricaten die werden geëxporteerd via Archangel in 1710 waren juchten en andere soorten bewerkte huiden, linnenweefsel, teer, pek en potas; de voornaamste grondstoffen waren hennep en touw, ossenvet, graan en linnen. Deze producten waren goed voor in totaal 95% van de totale geëxporteerde waarde in 1710<sup>528</sup>. De Nederlandse uitvoer uit Archangel was in 1710 goed voor ongeveer 45% van de totale uitvoer<sup>529</sup>. Op Nederlandse schepen konden de genoemde goederen alle worden teruggevonden. Rogge, hennep, teer, masten en matten namen daarbij het meeste ruimte in beslag, maar vertegenwoordigden een relatief klein aandeel van de geëxporteerde waarde. Juchtleer, talk, as en bont besloegen daarentegen slechts een minimaal deel van het exportvolume, maar vertegenwoordigden meer dan de helft van de waarde<sup>530</sup>. Dat in 1709 meer *lastage* met een lagere waarde werd vervoerd, lag vooral aan het ontbreken van zijde en de verminderde export van juchten<sup>531</sup>.

producten	1703		1709	
	waarde (guldens)	%	waarde (guldens)	%
juchtleer	546.782	26,8	277.111	17,5
hennep	517.373	25,4	340.073	21,4
zijde	365.408	17,9	9.500	0,6
rogge	123.235	6,0	390.988	24,7
weedas en potas	99.125	4,9	29.666	1,9
talk	91.284	4,5	197.144	12,4
teer	39.634	2,0	85.464	5,4
bont	35.596	1,8	46.550	2,9
borstels	35.244	1,7	8.269	0,5
masten	27.467	1,4	22.800	1,4
huiden	25.055	1,2	38.697	2,4
vislijm	9.040	0,4	28.023	1,8
matten	4.605	0,2	30.042	1,9
was	0	0	34.974	2,2
rijst en gierst	0	0	20.565	1,3
overige	117.261	5,8	26.103	1,7
TOTAAL	2.037.109	100	1.585.969	100

Tabel 14: Reconstructie van de Nederlandse export uit Archangel in 1703 en 1709. Bron: De Buck, 'De Russische uitvoer uit Archangel'.

Een sleutelpositie in de export van goederen via Archangel werd in de eerste decennia van de achttiende eeuw ingenomen door Vologda, waar onder andere de familie Houtman haar thuisbasis had. In Vologda eindigde het gedeelte over water op de route vanuit Archangel naar Moskou (zie appendix 1 pt. 9). Vologda was een omslagpunt voor zowel import- als exportgoederen en bediende in die hoedanigheid grote delen van Centraal Rusland. Niet onbelangrijk is in dit verband de vaststelling dat het aantal buitenlandse handelaars in Vologda in

<sup>528</sup> Repin, 'Izmenenie', p. 187; 190.

<sup>529</sup> De Buck, 'De Russische uitvoer uit Archangel', pp. 136-142.

<sup>530</sup> Ibidem, pp. 141-142.

<sup>531</sup> Ibidem, p. 141.

deze periode sterk was toegenomen als gevolg van de gedwongen verhuizing naar Vologda van voormalige inwoners van Narva en Dorpat. Onder hen waren ook handelaars. En die kregen in 1710 de toelating om naar omliggende steden te reizen om hun activiteiten te ontplooiën<sup>532</sup>. Historisch onderzoek over de handel in Vologda biedt nuttige bijkomende inzichten over de structuur van de handel via Archangel. Hennep en touw werden onder andere door Houtman aangekocht in het Russische binnenland, met de bedoeling deze vervolgens in Archangel aan de man te brengen<sup>533</sup>. Ook plaatselijke handelaars uit Vologda en Kargopol' waren actief in de verkoop van hennep en touw voor de export via Archangel. Zij hielden zich daarnaast ook bezig met de verkoop van juchten voor de export. De verkoop van ossenvet en andere dierlijke producten (zoals onbewerkte huiden, vlees en pelzen) werd daarentegen in grote mate gecontroleerd door handelaars uit de directe omgeving van Archangel en Cholmogory<sup>534</sup>. Tussen deze lokale handelaars, die in het begin van de achttiende eeuw tot 10% van de totale vanuit Archangel geëxporteerde waarde voor hun rekening namen, bestond een belangrijk onderscheid. Handelaars uit Vologda en Kargopol' stonden zelf of via hun ondergeschikten in contact met andere regio's van Rusland. Handelaars uit Archangel en Cholmogory daarentegen sloten afzonderlijke leveringscontracten af voor bepaalde goederen uit het binnenland<sup>535</sup>. In het volgende hoofdstuk zal de betekenis van dit onderscheid duidelijk worden.

Ook in de import van goederen was de positie van Archangel tussen 1710 en 1717 onbedreigd. Net als voor de export geldt ook hier dat het beschikbare bronnenmateriaal beperkt is. In algemene termen kan echter worden gesteld dat de import van goederen in Archangel vooral uit laken (*sukno*), metalen, wijn, kleurstoffen en een groot assortiment afgewerkte producten bestond<sup>536</sup>. Op basis van de *schipgeldregisters* kunnen we ons een beeld vormen van aard en waarde van uit Amsterdam geïmporteerde ladingen. Meestal was op de Archangelroute sprake van wat De Buck noemt *reisbevrachting*. De vrachtprijs kon worden berekend *bij het last* of *bij de hoop*. Wanneer de vrachtprijs een vaste som bedroeg (de *lump sum*), wordt gesproken van een vracht *bij de hoop*. In het andere geval was de vrachtprijs afhankelijk van de hoeveelheid vervoerde lading (*bij het last*)<sup>537</sup>. Op een totaal van 1125 bevrachtingen geregistreerd in de *schipgeldregisters* tussen 1697 en 1720, werden er 216 gespecificeerd als zijnde *bij het last*<sup>538</sup>. Voor 679 andere bevrachtingen werd de waarde geëxpliciteerd. Op basis hiervan kon de waarde van de Nederlandse import in Archangel voor de periode 1705-1720 worden gereconstrueerd. Daarbij werd verondersteld dat ook de schippers voor wie geen informatie over de aard en waarde van de lading beschikbaar is, goederen importeerden. Het totaalbedrag van de ladingen met expliciete waarde werd naar verhouding hieraan aangepast.

<sup>532</sup> Zacharov, Čerkasova, 'Inostrannye kupcy i ix dvory v Vologde', pp. 97-132.

<sup>533</sup> Ibidem, pp. 97-132.

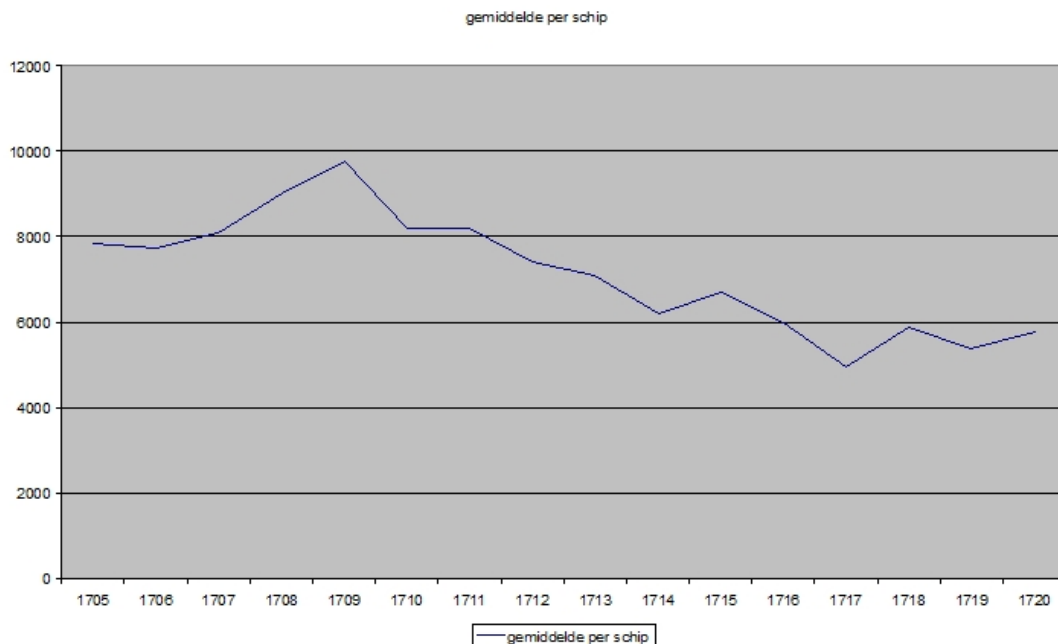
<sup>534</sup> N.N. Repin, 'Učastie kupečestva Evropejskogo Severa vo vnešnej torgovle čerez Archangel'sk v pervoj četverti XVIII veka' // *Materialy po istorii Evropejskogo Severa SSSR: Severnyj archeologičeskij sbornik*, vyp. 3, Vologda, 1973, pp. 177-199.

<sup>535</sup> Ibidem, pp. 177-199.

<sup>536</sup> Ibidem, pp. 177-199.

<sup>537</sup> De Buck, 'De Russische uitvoer uit Archangel', p. 143.

<sup>538</sup> GAA, DMH, inv.nr. 123.



**Grafiek 2: Reconstructie van de gemiddelde importwaarde per schip op weg naar Archangel. Bron: *schippgeldregisters*.**

De grafiek toont aan dat de gemiddelde importwaarde per schip een piek kende in 1709, waarna een daling werd ingezet die tot 1717 zou duren. Deze daling viel samen met een onafgebroken stijging in het aantal Nederlandse schippers actief in de vaart op Archangel. Jammer genoeg is het bij gebrek aan gedetailleerde gegevens onmogelijk om deze samenloop van omstandigheden op afdoende wijze te verklaren. Wel kan worden verondersteld dat na 1709 het aandeel van (goedkope) houtladingen in de totale export vanuit Archangel toenam. De vaart op Archangel zou dan ten dele de houtvaart vanuit het oostelijke gedeelte van de Finse Golf hebben gesubstitueerd.

## § 2 Nederlandse scheepvaart: algemene ontwikkeling

Gedurende de jaren 1710-1717 werd de Ruslandvaart door Archangel gemonopoliseerd, wat tot uiting kwam in een tot 1716 onafgebroken stijgende lijn in het aantal Nederlandse schippers dat een retourvaart maakte naar de haven in de Witte Zee (zie appendix 2, pt. 2). De pogingen die Peter de Grote sinds 1714 ondernam om de handel via Sint-Petersburg te bevorderen leken de Nederlandse scheepvaart op Archangel in eerste instantie niet te beïnvloeden. Het is pas in 1717, wanneer Peter de Grote een verbod afkondigt op de export van graan uit Archangel en vervolgens bij oekaze vastlegt dat in 1718  $\frac{2}{3}$  van de exportgoederen via Sint-Petersburg moest worden verhandeld, dat er een kentering ontstaat. De Novgorodse en Pskovse handelaars die in 1701 nog werden verplicht hun goederen naar Archangel te exporteren, speelden in de ommekeer van 1718 een cruciale rol.

1718 zou het eerste jaar worden sinds de stichting van Sint-Petersburg waarin het aantal Nederlandse schippers met het oostelijke gedeelte van de Finse Golf als bestemming groter was dan het aantal Nederlandse schippers actief in de Archangelvaart. De hausse van de Archangelvaart was voorbij. De goederen die tot dan toe via Archangel werden in- en uitgevoerd, konden nu ook via Russische havens in de Oostzee aan de man worden gebracht.

Heroriëntatie leek voor de Nederlandse schippers in de Archangelvaart onvermijdelijk.

### § 3 Individuen en populaties

#### *Archangel*

De populatie van Nederlandse schippers actief in de Archangelvaart bestond in de periode 1697-1717 uit 436 verschillende schippers. Deze 436 schippers waren goed voor in totaal 1003 scheepsbewegingen. Het gemiddelde aantal schippers dat maar één retourvaart maakte naar Archangel in de loop van deze 21 jaar is 23%. In absolute cijfers wil dit zeggen dat 258 van de 436 schippers, of ongeveer 59%, slechts één keer in de *schipgeldregisters* voor deze periode voorkomen. Iets meer dan 40% van de schippers maakte meer dan één reis naar Archangel in de periode 1697-1717. Op de grafiek in appendix 4 pt. 1 kunnen we zien dat het aandeel *nieuwe* participanten op de Archangelroute sterk toeneemt in de jaren 1713-1715, wat uiteindelijk leidt tot een top in 1716. Deze periode van expansie van de Nederlandse scheepvaart op Archangel werd voorafgegaan door een periode van toenemende specialisatie (*routinization*) in de jaren 1709-1712. In deze jaren daalde het aandeel *nieuwe* participanten ten voordele van een relatieve stijging van het aantal *bekenden* op de Archangelroute (zie appendix 4 pt. 2). In 1712 daalt het relatieve aandeel *nieuwe* participanten buitengewoon sterk, wat stagnatie in het aantal Nederlandse schippers op de Archangelroute tot gevolg heeft. In de periode 1713-1715 kreeg de Nederlandse Archangelvaart dus een nieuwe impuls, waarschijnlijk dankzij de hernieuwde toelating om graan te exporteren vanuit Rusland.

Van alle schippers die twee retourvaarten maakten naar Archangel deed ongeveer 52 % dat in twee opeenvolgende jaren (zie appendix 3 pt. 1). De schippers die 2 afzonderlijke reizen maakten naar Archangel deden dat in een tijdspanne van gemiddeld 5,7 jaar. 9 schippers voerden twee vaarten uit in de loop van drie jaar; de anderen hadden daar vier jaar of meer voor nodig. Gelijkaardige resultaten kunnen worden opgetekend voor de schippers die in de loop van 1697-1717 drie retourvaarten maakten naar Archangel. 5 van de 24 voltooiden drie opeenvolgende reizen; 15 volgden een 2+1-patroon, waarmee bedoeld wordt dat ze twee opeenvolgende reizen maakten en één afzonderlijke retourvaart op een vroeger of later tijdstip. De gemiddelde tijdspanne van deze 2+1-patronen wijkt nauwelijks af van deze van 1+1-patronen: 5,1 jaren waren nodig om drie vaarten uit te voeren waarvan er twee elkaar opvolgden. Slechts 4 schippers voerden drie afzonderlijke reizen uit in een heel wat minder geconcentreerde tijdspanne van 7 jaar wat een *consecutiviteitsratio* van 3,5 als resultaat heeft. De gemiddelde *consecutiviteitsratio* van alle geregistreerde scheepsbewegingen is 1,6 voor de jaren 1697-1717, wat beduidend lager is dan de *consecutiviteitsratio* van schippers die een 1+1+1-patroon volgden. Wanneer we de patronen bekijken van schippers die vier of meer vaarten naar Archangel voltooiden in een periode van 21 jaar, wordt duidelijk dat de *consecutiviteitsratio* sterker wordt naarmate het aantal vaarten per schipper stijgt. Slechts een beperkt aantal patronen heeft een dispers karakter; de meerderheid van de scheepsbewegingen werd gerealiseerd in een beperkte tijdspanne.

De meest indrukwekkende *repetitiviteitspatronen* werden gerealiseerd door een groep van 14 schippers die elk in de loop van deze periode 10 of meer retourvaarten naar Archangel maakten.

NAAM	VOORNAAM	TOTAL	PATROON	PERIODE
SLOT	SIEMEN	18	10+8	19
TEEKELES	ANNE	16	9+6+1	18
PIEBES	ANDRIES	16	15+1	17
TEEKELES	WIEBREN	16	12+4	17
MONSES	THOMAS	16	16	16
WESTER	PIETER	15	11+4	17
MINSES	KLAAS	14	7+3+2+1+1	21
FRONGERS	IDS	13	6+3+3+1	16
REINERS	TJEBBE	12	7+4+1	17
HAAN	JAN	12	7+4+1	15
LAMMERTS	REIER	12	4+3+2+1+1+1	17
ANDRIES	GERRIT	11	8+3	12
HAAN	PIETER	10	9+1	20
BAIES	KLAAS	10	3+3+2+1+1	17

**Tabel 15: Overzicht van Nederlandse schippers die in de periode 1697-1717 meer dan 10 retourvaarten maakten naar Archangel. Bron: *schipgeldregisters*.**

Siemen Slot, Andries Piebes en Thomas Monses maakten bijna zonder onderbreking jaarlijks een retourvaart naar Archangel. Siemen Slot voer 18 keer naar Archangel in een tijdspanne van 19 jaar, Slot zou daar na 1717 nog 5 reizen aan toevoegen (waarvan 4 onmiddellijk aansluitend op de hier besproken periode). Hetzelfde geldt voor Thomas Monses, die vanaf 1702 tot en met 1720 onafgebroken in de Archangelvaart actief was. De carrière van Andries Piebes in de Archangelvaart eindigde in 1715, na 16 maal naar Archangel te zijn gereisd. Deze drie voorbeelden lijken misschien ietwat uitzonderlijk, maar de aard van de patronen, waarin een lange opeenvolging van reizen naar dezelfde bestemming slechts in een enkel geval onderbroken in een bepaald jaar, kan ook elders in de Archangel populatie worden teruggevonden. De schippers die 7 of meer retourvaarten maakten naar Archangel realiseerden een gemiddelde consecutiviteitsratio van 1,3, waarmee duidelijk wordt aangetoond dat hun patronen een hoge mate van repetitiviteit hadden. die resulteerde in een groot aantal retourvaarten in een beperkte tijdspanne.

Wanneer de gegevens over patronen, verloop en repetitiviteit samenvatten, kan worden gezegd dat de meerderheid van de Nederlandse schippers slechts één reis naar Archangel maakte in de jaren 1697-1717 (258 van de 436) (zie appendix 3 pt. 1). 178 schippers realiseerden twee of meer reizen. Van deze groep schippers, waren er 74 die een dispers patroon ( $CR > 2$ ) met een beperkt aantal vaarten volgden. Aan de andere kant waren er 104 schippers die hun reizen op een duidelijk georganiseerde manier uitvoerden, waarbij er minder tijd tussen twee retourvaarten was en het aantal elkaar opvolgende reizen domineerde ( $CR < 2$ ). Het aandeel van deze 104 schippers in de totale Nederlandse Archangelvaart in de periode 1697-1717 is 53% (529 scheepsbewegingen op een totaal van 1003). Deze berekening werd uitgevoerd op basis van het aantal schippers voor wie geldt dat de gemiddelde CR van het door hen gevolgde patroon kleiner is dan 2. Dit wil zeggen meer dan de helft van alle vaarten werd uitgevoerd door een relatief beperkte groep schippers die strategieën gebruikten waarin (al dan niet tijdelijke) vaste routes en organisatorische routines een sleutelrol speelden. De bestaande veronderstellingen over de strategieën van vroeg-moderne schippers als “randomly seeking the highest possible profit” blijken dus, althans voor de Archan-



gelroute in de jaren 1697-1717, niet zonder meer te kloppen. Er lijkt integendeel een tweedeling te bestaan tussen eenmalige en terugkerende participanten, waarbij de terugkerende participanten zich voor korte of langere opeenvolgende periodes met de vaart op Archangel lieerden.

### Vyborg

Voor de Nederlandse scheepvaart in de Finse Golf was 1709 een keerpunt. De terugval van de Nederlandse handelsactiviteiten in Vyborg hield nieuwkomers weg van deze route: slechts zeven Nederlandse schippers deden voorzover bekend nooit eerder Vyborg aan als bestemmingshaven. 14 anderen daarentegen waren al eerder actief op deze route; 13 van hen zelfs in het voorgaande jaar 1708 (zie appendix 4 pt. 12). De terugval in 1709 lijkt dus een direct gevolg te zijn van het wegblijven van nieuwkomers op de route. Het grote aantal schippers dat in de jaren 1707, 1708 en 1709 twee of meer opeenvolgende retourvaarten naar Vyborg maakte, leek nochtans te duiden op de vorming van een stabiele, gespecialiseerde populatie op deze route. De vijf Nederlandse schippers die in 1710 de Sont passeerden richting Vyborg zouden hun bestemming niet bereiken. Het zou nog tot 1715 duren vooraleer de Nederlandse scheepvaart op Vyborg voorzichtig terug op gang kwam (zie appendix 4 pt. 9). In 1715 maakten Abraham Bakker en Jan Heres uit Hindeloopen of Molkwerum een retourvaart naar Vyborg. Ze maakten daarbij deel uit van een konvooi Nederlandse schippers op weg naar Sint-Petersburg. Jan Heres zou ook in 1716 een retourvaart maken naar Vyborg, samen met nog drie andere Nederlandse schippers. Net als in 1715 ging het om een bescheiden konvooi met het oostelijke gedeelte van de Finse Golf als bestemming: vier schippers gingen naar Vyborg; twee naar Sint-Petersburg. Dat de Nederlandse scheepvaart in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf niet meteen op gang kwam na de openstelling van de haven van Sint-Petersburg blijkt uit de cijfers voor het jaar 1717: slechts twee Nederlandse schippers passeerden de Sont met een lading uit Sint-Petersburg en enkel Wiebe Sjoerds uit Molkwerum kwam met zijn lading terug uit Vyborg. De handel in Narva lag in 1717 nog steeds volledig stil. Wanneer we nu nader ingaan op de beperkte populatie Nederlandse schippers die actief was in de Vyborgvaart tussen 1709 en 1718, blijkt dat het aandeel *nieuwe* schippers in de Vyborgvaart in 1709 sterk daalde ten opzichte van het aandeel schippers dat ook in 1708 al een retourvaart had gemaakt naar Vyborg.

	1708	1709	1710	1711	1712	1713	1714	1715	1716	1717	1718
TOTAAL	45	21	0	1	0	0	0	2	5	1	15
NIEUW	25	7	0	1	0	0	0	1	3	0	14
% TOT	<b>56%</b>	<b>33%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>50%</b>	<b>60%</b>	<b>0%</b>	<b>93%</b>
BEKEND	20	14	0	0	0	0	0	1	2	1	1
% TOT	<b>44%</b>	<b>67%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>50%</b>	<b>40%</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>
gelijk	19	13	0	0	0	0	0	0	1	0	0
opnieuw	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1
eenmalig	17	4	0	0	0	0	0	1	2	0	11
eenm. %	<b>38%</b>	<b>19%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>50%</b>	<b>40%</b>	<b>0%</b>	<b>73%</b>

Tabel 16: Evolutie van de Vyborgpopulatie, 1708-1718.

Tot 1715 verdween de Vyborgvaart op één uitzondering na (Jan Heres in 1711) volledig uit de tabellen. In 1715 keerde dezelfde Jan Heres opnieuw met lading terug uit Vyborg, vergezeld door Abraham Bakker die voor het eerst op deze route actief was. In 1716 kreeg Jan

Heres het gezelschap van drie andere nieuwelingen, die net als Abraham Bakker slechts éénmaal op deze route actief zouden zijn. Age Sierds, die in 1716 een retourvaart maakte naar Vyborg, had dat al eens eerder gedaan in 1707. In 1717 was Wiebe Sjoerds de enige die met een lading uit Vyborg de Sont passeerde. Wiebe Sjoerds herhaalde daarmee de route van een eerdere reis in 1708.

Groot is het verschil met het jaar 1718, niet alleen in puur kwantitatieve zin, maar ook in de samenstelling van de schipperspopulatie in de Vyborgvaart. Van de 15 Nederlandse schippers die in de Deense Sontregisters staan als komende van Vyborg is er er maar één die dit – voorzover bekend – al eerder had gedaan. In 1718 treedt met andere woorden een geheel nieuw conglomeraat van Nederlandse schippers op de voorgrond in de Vyborgvaart. Dit roept heel wat vragen op. Wie zijn die schippers? Vanwaar zijn ze afkomstig? Waarom treden ze plots op de voorgrond? Wat heeft de russificatie van Vyborg hiermee te maken? Welke rol speelt de openstelling van Sint-Petersburg hier? En hoe verhoudt deze groep “nieuwelingen” zich tot de populatie actief in de Archangelvaart in de jaren 1710-1717? Is er een verband? En zo ja, in welk opzicht? De toename van de Nederlandse scheepvaart op Vyborg vanaf 1718 verklaren als een teken van herstel na een periode van oorlog volstaat niet. Tussen 1710 en 1718 heeft zich duidelijk een verandering voltrokken, maar deze kan louter op basis van de empirische gegevens uit de relationele databank niet worden verklaard.