

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: NIEUWE ORDE (1725-1731)

§ 1 Achtergrond

Het spreekt voor zich dat de nieuwe import- en exportregels van 1724 niet zomaar door alle betrokkenen werden aanvaard. Daarvoor was het douanetarief veel te radicaal. In de jaren die volgden op de invoering ervan werden dan ook regelmatig aanpassingen en verbeteringen aangebracht in de werking van het tarief, wat uiteindelijk zou leiden tot een nieuw, genuanceerder douanetarief in 1731. De symbolische betekenis van het protectionistische tarief van 1724 mag echter niet worden onderschat: de bepalingen ervan kunnen worden beschouwd als expressie van het onder Peter de Grote tot ontbolstering gekomen Russische economische zelfbewustzijn.

De bepalingen die de import en verkoop van geïmporteerd zout, van tabak en van Franse brandewijn vanaf 1725 regelden, worden gekenmerkt door een uitgesproken protectionistische tendens. Opvallend is het sterk plaatselijke karakter van een deel van deze maatregelen. Waar sommige bepalingen de bedoeling hadden de inkomsten voor de staat veilig te stellen en de ontwikkeling van eigen industrie en vloot te bevorderen, hadden andere maatregelen maar één bedoeling: ervoor te zorgen dat niets de ontwikkeling van Sint-Petersburg in de weg zou staan. Zo mochten inwoners van Narva krachtens oekazes van de Senaat in 1725 en 1726 wel Spaans zout, tabak en Franse brandewijn importeren⁵⁸⁷, maar de verdere verkoop ervan werd fors beperkt. De betrokken goederen mochten enkel in Narva aan de inwoners van de stad en aan bezoekers uit Estland, Lijfland en enkele omliggende districten worden verkocht voor persoonlijk gebruik. Dit echter enkel voorzover de inwoners van deze districten niet op minder dan 70 *werst* (ongeveer 100 km) van Sint-Petersburg woonden. Het vervoeren van de goederen naar de genoemde districten voor verkoop ter plaatse was verboden. Evenzeer verboden was de verkoop van zout op plaatsen waar zout afkomstig uit de staatskas te koop was (bijvoorbeeld: Pskov, Novgorod en Velikie Luki) (zie appendix 1 pt. 3)⁵⁸⁸.

Met de invoering van het belastingtarief en de woudmeestersinstructie in de vroege jaren 1720 werden de interesses van buitenlandse handelaars, en in de eerste plaats van de Nederlanders, ernstig geschaad. Nederlandse handelaars voelden zich uitgesloten van de handel van Sint-Petersburg en verzochten daarom dat hen informatie werd verstrekt over het assortiment en de hoeveelheid goederen die ze via Archangel zouden mogen importeren of exporteren en over de belastingtarieven waaraan deze handel zou worden onderworpen⁵⁸⁹. In dezelfde periode ging de voornaamste bekommernis van de Russische overheid echter uit naar de ontwikkeling van Sint-Petersburg. Gevreesd werd dat bij een verlichting van de handelsbeperkingen in Archangel, de handel in Sint-Petersburg tot stilstand zou komen⁵⁹⁰. Aan de veelvuldige klachten en verzoeken die Nederlandse handelaars zelf en bij monde van Nederlandse gezanten aan het Russische hof vanaf 1713 herhaaldelijk aan de Russische overheid kenbaar maakten, werd pas in 1726 gehoor gegeven⁵⁹¹. Bij de beslissingen die de Rus-

⁵⁸⁷ Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom V, kn. 2, pp. 129-132.

⁵⁸⁸ Ibidem, tom V, kn. 2, pp. 129-132.

⁵⁸⁹ Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', p. 234; Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, pp. 121-122.

⁵⁹⁰ Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', pp. 234-235.

⁵⁹¹ Voor een overzicht van deze klachten en verzoeken, zie: Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, pp. 115-125. Voor achtergrondinformatie over de Nederlands-Russische betrekkingen in deze periode, zie: Vincent Hovinga, 'In dienst van de Republiek: het mislukte residentschap van Jacob de Bie (1711-1718)' // Hans van Koningsbrugge, Emmanuel Waegemans (red.), *Van de Vierpotige Leeuw en de Tweekoppige Adelaar: Studies over Nederlands-Rus-*

sische overheid in 1726 nam met betrekking tot de handel in Archangel, speelden politieke motieven een voorname rol: op 16 mei besliste de Hoge Raad (*Verchovnyj Tajnyj Sovet*) om Nederland te bevestigen in zijn “vrije handel” op Archangel met als doel “haar los te maken van het Verbond met Hannover”⁵⁹². Ook aan de restrictieve aanpak van de woudmeestersinstructie werd in 1726 een einde gemaakt: de kap werd op vele plaatsen opnieuw vrij toegestaan en de woudmeesterskantoren werden opgeheven. Voortaan was de Admiraliteit opnieuw verantwoordelijk voor wat er met de bossen gebeurde⁵⁹³.

Bijna gelijktijdig werd de extra belasting van 25% op importgoederen afgeschaft. Daarvoor kwam echter een nieuw gedifferentieerd toltarief in de plaats: in Sint-Petersburg werden de binnenlandse tolleren van 5% verminderd tot 3%, terwijl in Archangel vanaf 1727 dezelfde tolleren verhoogd werden tot 7%⁵⁹⁴. De export werd in principe opnieuw vrijgemaakt. In hetzelfde jaar 1727 werd de export van graan uit de provincie Vjack en de steden langs de Dvina, Suchona en de Vyčegda opnieuw toegestaan (zie appendix 1 pt. 10). Kooplui hadden de vrijheid hun goederen naar eigen goeddunken naar Sint-Petersburg of Archangel te brengen⁵⁹⁵. Op de import van buitenlandse goederen bleef de heffing van 25% extra belasting ten opzichte van Sint-Petersburg echter tot in augustus 1731 van kracht⁵⁹⁶. Nog in 1727 werden als gevolg van een regionale administratieve hervorming Pskov en Velikie Luki onderdeel van het gouvernement Novgorod. De voornaamste aanvoerroutes van hout voor de export vanuit Narva lagen in dit gouvernement langs de rivieren Luga en Pljussa (zie appendix 1 pt. 3 & 6). In september 1728 werd het voormalige district Velikoluck aan het hinterland van Narva toegevoegd, terwijl handelaars de vrijheid behielden om vanuit de districten Pskov en Velikoluck plaatselijk gewonnen of geproduceerde goederen naar Sint-Petersburg of naar Riga te transporteren in plaats van naar Narva⁵⁹⁷ (zie appendix 1 pt. 11). Producten die van elders in deze twee districten werden geïmporteerd, mochten uitsluitend naar Sint-Petersburg worden getransporteerd. Met name betrof het hier groothandelswaren (*valovye tovary*), hennep (*pen'ka*), vlas (*lën*), juchten (*juft'*), spek (*salo*), was (*vosk*) en andere soortgelijke producten. Naar Narva mochten dan weer wel Siberische, Perzische en Bucharise goederen worden verscheept⁵⁹⁸.

§ 2 Nederlandse scheepvaart: algemene ontwikkeling

De nieuwe orde die ontstond na 1724 werd gekenmerkt door de afwezigheid van wezenlijke veranderingen in de participatie van Nederlandse schippers op de ene of de andere route. Tot 1731 zouden de relatieve posities van de vier havens die in deze studie centraal staan ongewijzigd blijven. Narva nam het voortouw, gevolgd door Sint-Petersburg, Vyborg en Archangel (zie appendix 2 pt. 4).

sische Relaties, Groningen: INOS, 2002, pp. 17-37; Thomas Eekman, 'Seven Years with Peter the Great: the Dutchman Jacob de Bie's observations' // Lindsay Hughes (red.), *Peter the Great and the West: New Perspectives*, London: Palgrave, 2001, pp. 207-224; Hans van Koningsbrugge, 'Van Kwaad tot Erger: de verslechterende Nederlands-Russische relaties 1711-1718' // Emmanuel Waegemans, Hans van Koningsbrugge (red.), *Noord- en Zuid-Nederlanders in Rusland 1703-2003*, Groningen: INOS, 2004, pp. 3-30; Jos Boonstra, *De activiteiten van Russisch agent Johannes van den Burgh: 1719-1725*, Groningen, 1997, 63 pp. (niet-gepubliceerde doctoraalscriptie, Rijksuniversiteit Groningen).

⁵⁹² Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', pp. 234-235.

⁵⁹³ PSZ, t. VII, Nr. 4783, 4995, 5096, 5193, 5378.

⁵⁹⁴ Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, pp. 127-128; Ibidem, tom V, kn. 2, pp. 180-183; Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', 1997, p. 235.

⁵⁹⁵ Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom I, kn. 2, p. 128; Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', p. 236.

⁵⁹⁶ Repin, 'Ot diskriminacii k fritrederstvu', p. 237.

⁵⁹⁷ Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii*, tom V, kn. 2, pp. 132-136.

⁵⁹⁸ Ibidem, pp. 132-136.

Het jaarlijkse aantal schippers dat op Vyborg en Archangel voer, bleef tussen 1725 en 1731 vrijwel constant: per jaar gemiddeld 22 retourvaarten door Nederlandse schippers naar Vyborg en 14 naar Archangel. Ook het aantal retourvaarten door Nederlandse schippers in de scheepvaart op Sint-Petersburg verschilde in 1731 nauwelijks van in 1725: 41 vaarten in 1731 ten opzichte van 44 in 1725. In de tussenliggende jaren was het aantal retourvaarten door Nederlandse schippers in de vaart op Sint-Petersburg echter wel aan aanzienlijke fluctuaties onderhevig. Een voorlopig hoogtepunt werd bereikt in 1726, toen 66 retourvaarten door Nederlandse schippers naar de haven van Sint-Petersburg werden gerealiseerd. Maar deze top werd onmiddellijk gevolgd door een terugval tot een dieptepunt van 17 vaarten in 1729. Ook voor de Nederlandse scheepvaart op Narva was 1729 een relatief slecht jaar in een verder stijgende trend. In 1725 was het aantal retourvaarten door Nederlandse schippers op Narva gestegen tot 126, in 1731 waren dat er al 175. Narva torende wat het aantal vaarten betreft torenhoog boven de andere havens in deze studie uit. Het spreekt dan ook voor zich dat de Nederlandse Narvapopulatie aanzienlijk groter was dan de andere populaties actief in dezelfde regio.

§ 3 Individuen en populaties

Archangel

Hoewel de Nederlandse Archangelpopulatie erg klein was, zette deze haar activiteiten voort op een manier die weinig verschilde van de eerste decennia van de achttiende eeuw. De participatie van *bekenden* op de Archangelroute handhaafde zich op een niveau dat zich gedurig boven de 60% bevond (zie appendix 4 pt. 2). Het aantal eenmalige participanten was in de jaren 1725-1731 laag en kwam enkel in 1731 boven de 25% uit (zie appendix 4 pt. 3). Na een dieptepunt in 1725 en 1726 bleef ook het totale aantal vaarten door Nederlandse schippers op de Archangelroute vrijwel constant. De in totaal 47 verschillende Nederlandse schippers van de Archangelpopulatie in 1725-1731 realiseerden 87 retourvaarten. Slechts één schipper had een patroon dat dispers kan worden genoemd ($CR > 2$), de anderen waren hetzij eenmalige participanten, hetzij schippers die hun vaarten op Archangel op een regelmatige wijze organiseerden ($CR \leq 2$).

# schippers	# vaarten	% van totaal	CR
27	27	31%	nvt
1	2	2,3%	$CR > 2$
19	58	66,7%	$CR \leq 2$
47	87		

Tabel 28: Archangel, samenvatting repetitiviteit 1725-1731.

De eenmalige participanten waren goed voor in totaal 27 vaarten of 31% van het totaal in de periode 1725-1731. 19 anderen realiseerden $\frac{2}{3}$ van het totale aantal retourvaarten (58 om precies te zijn). Van deze 19 regelmatige populatielieden waren er 14 die al in 1718-1724 actief waren op de Archangelroute (zie appendix 5 pt. 1). 33 anderen richtten zich in de tweede helft van de moeilijke jaren 1720 voor het eerst op Archangel als bestemming. Een aantal leden van de kleine, maar op regelmatige wijze opererende Archangelpopulatie ontplooiden een nieuwe operationele strategie waarin ook de havens in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf een rol speelden. Van de 19 regelmatige participanten ($1 \leq CR < 2$) en de ene Nederlandse schipper die tussen 1725 en 1731 slechts twee retourvaarten realiseerde in een periode

van vijf jaar (CR = 2,5), waren er maar liefst 16 voor wie de vaarten op Archangel interfereerden met vaarten op Narva, Vyborg en Sint-Petersburg in dezelfde periode. Op Teunis Eintes [5.2.135], Arjen Frankes [5.2.157], Paulus Muller [5.2.354] en Klaas Foppes [5.2.154] na, waren er in 1725-1731 geen participanten die uitsluitend op de Archangelroute actief waren en niet op een bepaald moment ook deel uitmaakten van de Narva, Vyborg of Sint-Petersburgpopulaties van Nederlandse schippers. Klaas Hil [5.2.226] was de enige die naast Archangel ook op Sint-Petersburg voer in de periode 1725-1731. Klaas Visser [5.2.530] was de enige die vaarten op Archangel en Vyborg combineerde in dezelfde periode. De interferentie was met andere woorden veruit het sterkst tussen Archangel en Narva (zie appendix 5 pt. 2). En het is ook hier dat de ontwikkeling van een nieuwe operationele strategie het duidelijkst aan de oppervlakte komt.

Het combineren van vaarten op Archangel met een retourvaart naar Narva in hetzelfde jaar kreeg vanaf 1730 stilaan een institutioneel karakter. Op één uitzondering na (Bote Teekes [5.2.507] in 1727) kwamen alle gevallen van *intra-jaar interferentie* tussen de Narva- en Archangelpopulaties voor het eerst voor in de jaren 1730 en 1731. Op basis van de voor deze case-study verwerkte archiefbronnen konden de patronen van deze schippers op een gedetailleerde manier worden gereconstrueerd. In onderstaand overzicht werd een voorbeeld van de hierboven geïdentificeerde gevallen van *intra-jaar interferentie* gereconstrueerd.

Dirk Clas(s)en Hop [5.2.232]		
Schip: Jonge Stam (SL: 128)		
1729 laat konvooi?	→	Vertrek uit Amsterdam richting Archangel
29-03-1730	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Archangel; CL: 128
18-04-1730	→	Sontpassage richting Narva vanuit Amsterdam; in ballast
15-06-1730	←	Sontpassage richting Amsterdam vanuit Narva; tol: 32,875 rikstaler; lading: hout
14-07-1730	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Narva; CL: 130
1730 laat konvooi?	→	Vertrek uit Amsterdam richting Archangel
06-03-1731	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Archangel; CL: 130
16-05-1731	→	Sontpassage richting Narva vanuit Amsterdam; in ballast
01-07-1731	←	Sontpassage richting Amsterdam vanuit Narva; tol: 32,625 rikstaler; lading: hout
27-07-1731	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Narva; CL: 130
1731 laat konvooi?	→	Vertrek uit Amsterdam richting Archangel
07-03-1732	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Archangel; CL: 198
enz.		

Tabel 29: Voorbeeld intra-jaar interferentie: Dirk Clas(s)en Hop.

De andere schippers die in de jaren 1725-1731 dezelfde patronen met *intra-jaar interferentie* lieten optekenen, deden dit allen op analoge wijze, dus: een retourvaart naar Narva vroeg op het jaar, gevolgd door vertrek naar Archangel met het late konvooi van juli en registratie van terugkeer in Amsterdam in de eerste maanden (januari, februari of maart) van het volgende jaar. Of dit betekent dat de betrokken schippers overwinterden in Archangel is niet met zekerheid vast te stellen. De registratie in de *galjootsgeldregisters* van de Directie van Moskovische Handel, waar de hierboven gebruikte datum van terugkeer werd teruggevonden, gebeurde soms pas veel later dan de eigenlijke aankomst van het schip in Amsterdam, zoals we al in een vroeger stadium opmerkten. Misschien was het zelfs zo dat het galjootsgeld pas werd voldaan op het moment dat de voorbereidingen van de volgende reis een aanvang namen; maar om dat te bewijzen is extra onderzoek noodzakelijk ... Hoe het ook zij, de Neder-

landse schippers die het hierboven beschreven complexe patroon volgden, deden dat op een uniforme manier, en dat zou ook in de jaren 1730, wanneer de intensiteit van dit soort intra-jaar interferentie nog verder zou toenemen, nog zo blijven. Twee opvallende zaken moeten nu – met het oog op de bespreking van de verdere ontwikkeling van complexe operationele strategieën in de jaren 1730 – nog worden aangehaald: (1) de verschuivingen in de aard van de geëxporteerde cargo's en (2) de kennelijke tegenstelling tussen de intra-jaar interferentie tussen de Archangel- en Narvapopulaties enerzijds en de Archangel- en Sint-Petersburgpopulaties anderzijds.

In het bovenstaande voorbeeld van Dirk Clas(s)en Hop [5.2.232] valt op dat de goederenlasten (CL) van ladingen afkomstig uit Archangel en Narva in eerste instantie gelijk waren. Op 7 maart 1732 liet Dirk Clas(s)en Hop [5.2.232] echter in de galjoetsgeldregisters van de Directie van Moskovische Handel optekenen dat hij een lading van 198 goederenlasten aan boord had. Deze lading was veel zwaarder dan de tot dan toe gebruikelijke, aan het aantal scheepslasten gelijke houtladingen. Dat het goederenlastage ver boven de scheepslastage uitkwam, was al eens eerder gebeurd, in 1727. Interessanter is echter dat ook in de jaren 1732 en 1733 hetzelfde scenario zich herhaalde, waarna Dirk Hop [5.2.232] zich vanaf 1734 terug volledig op de Archangelvaart zou concentreren. Een soortgelijke verdere ontwikkeling kon ook worden gevonden bij Klaas Visser [5.2.530], Kornelis Kuiper [5.2.327], Fonger Idses [5.2.234] en Hendrik Ruurds [5.2.442] die ófwel uit de lijsten verdwenen ófwel opnieuw enkel Archangel als bestemmingshaven hadden vanaf 1733-1734. Complexer, maar *grosso modo* vallend in dezelfde categorieën zijn de patronen van Foppe Gerrits [5.2.169] en Klaas Wijnberg [5.2.553], die na 1734 geen *intra-jaar interferentie* zouden vertonen met de Narvapopulatie, maar wel in verschillende jaren op Archangel, Narva en – in het geval van Klaas Wijnberg [5.2.553] – ook op Vyborg actief zouden zijn. Wijst dit op een trend in de vroege jaren 1730? Werd de totstandkoming van deze tijdelijke complexe patronen ingegeven door een bijzondere opportuniteit die het exporteren van zwaarder belast cargo bood? De detailanalyse van de Nederlandse scheepvaart op de havens in de Finse Golf en op Archangel in de jaren 1732-1740 zal het moeten uitwijzen ...

Ook voor een verklaring van de vaststelling dat er kennelijk een tegenstelling bestond tussen de intra-jaar interferentie tussen de Archangel- en Narvapopulaties enerzijds en de Archangel- en Sint-Petersburgpopulaties anderzijds is het wachten op de hiernavolgende analyse van de jaren 1730. Voorlopig kunnen we volstaan met de weergave van het door Klaas Hil [5.2.226] gerealiseerde patroon.

Klaas Hil [5.2.226] Schip: Juffrouw Catrina (SL: 60)		
1727 vroeg konvooi?	→	Vertrek uit Amsterdam richting Archangel
23-08-1727	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Archangel; CL: 60
07-09-1727	→	Sontpassage richting Sint-Petersburg vanuit Amsterdam; tol: 76,25 rikstaler
15-04-1728	←	Sontpassage richting Amsterdam vanuit Sint-Petersburg; tol: 121,125 rikstaler
18-05-1728	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Sint-Petersburg; CL: 60
1728 vroeg konvooi?	→	Vertrek uit Amsterdam richting Archangel
12-10-1728	↓	Registratie in Amsterdam van terugkeer uit Archangel; CL: 60

Tabel 30: Voorbeeld van intra-jaar interferentie, Klaas Hil.

Zou dit patroon zich verder ontwikkelen in de jaren 1730? En zo ja, welke motieven liggen dan aan de basis hiervan? Werden schippers altijd gedreven door uitzonderlijke opportuniteiten, of werden ze soms door externe omstandigheden gedwongen om hun routes aan te

passen en bij momenten complexe vaartpatronen te realiseren?

Narva

De populatie van Nederlandse schippers in de Narvavaart tussen 1725 en 1731 was op numeriek vlak tegenovergesteld aan de Archangelpopulatie in dezelfde periode. De Narvapopulatie bestond uit 370 leden en was goed voor 907 vaarten in de loop van zeven jaar. De grafiek in appendix 4 pt. 5 toont aan dat de felle opkomst van de Narvavaart in de tweede helft van de jaren 1720 zijn aanvang nam in het jaar 1723, wanneer het aantal *bekenden* op de Narvaroute voor het eerst boven het aantal *nieuwe* leden uitkwam. In 1723 was dit nog het gevolg van een terugval in het aantal *nieuwe* leden. In 1724 en 1725, daarentegen, ging zowel het aantal nieuwe leden van de Narvapopulatie als het aantal *bekenden* fors de hoogte in, wat leidde tot een voorlopige piek in 1725. Daarna bleef het aantal door Nederlandse schippers gerealiseerde retourvaarten op Narva gedurende enkele jaren stabiel. Deze stabilisering was het gevolg van een verdere daling van het aantal *nieuwe* participanten op de Narvaroute, gecombineerd met een verdere toename van het aantal *bekenden* op deze route. Het aandeel van *nieuwe* participanten daalde van 45% in 1724 naar 20% in 1729 (zie appendix 4 pt. 6). Dit had vanzelfsprekend ook een ingrijpend effect op het aandeel *eenmalige* participanten in dezelfde periode. Waar tussen 1724 en 1727 het aandeel *eenmalige* participanten nog rond de 20% schommelde, daalde hun aandeel in 1728 en 1729 tot respectievelijk 10% en 8%, wat in 1729 een terugval in het totale aantal retourvaarten tot gevolg had (zie appendix 4 pt. 5 & 7). Vanaf 1724 zou het aandeel van participanten die meer dan één retourvaart maakte naar Narva niet meer onder de 80% dalen, en in een aantal jaren zelfs tegen de 90% aanleunen (zie appendix 4 pt. 8).

Bij vergelijking van de evolutie van de Narvapopulatie in de jaren 1725-1731 met die van de Archangelpopulatie vallen in de absolute aantallen het duidelijke verschil op: de Narvapopulatie was *booming* terwijl de Archangelpopulatie in verval was geraakt als gevolg van haar veranderende economisch-politieke positie in de Russische buitenlandse handel.

Ondanks deze in het oog springende tegenstelling zijn er echter ook overeenkomsten tussen de Archangel- en Narvapopulatie, en deze betreffen lang niet alleen het eerder besproken voorkomen van *interferentie* tussen beide populaties. Op operationeel vlak bleken de kleine Archangelpopulatie en de grote Narvapopulatie sterk op elkaar te gelijken. Zowel de Archangel- als de Narvapopulatie werden gedomineerd door een relatief kleine groep vaste waarden. Deze dominantie komt tot uitdrukking (1) in de relatieve verhoudingen tussen de *nieuwe* en *bekende* participanten op de respectievelijke routes en (2) in de relatieve verhoudingen tussen *eenmalige* participanten en *anderen*.

In de Archangelpopulatie schommelde het aandeel *bekenden* tussen de 60% en 80% in de periode 1725-1731 (zie appendix 4 pt. 4); het aandeel van *eenmalige* participanten schommelde rond de 20% (zie appendix 4 pt. 3). In de Narvapopulatie waren deze verhoudingen *grosso modo* gelijkaardig (zie appendix 4 pt. 6 en 7).

# schippers	# vaarten	% van totaal	CR
189	189	20,8%	Nvt
36	121	13,3%	CR > 1
115	597	65,8%	CR ≤ 1
340	907		

Tabel 31: Narva, samenvatting repetitiviteit, 1725-1731.

Ook in de bovenstaande tabel is te zien hoe de Narvapopulatie, net als de Archangelpopulatie in de jaren 1725-1731, werd gedomineerd door een relatief kleine groep Nederlandse schippers die zijn vaarten uitvoerde op een regelmatige, strak gecoördineerde manier (CR≤1). Deze groep bestond uit in totaal 115 leden, die goed waren voor 597 retourvaarten. Precies zoals in de Archangelvaart namen zij $\frac{2}{3}$ van het totale aantal vaarten voor hun rekening. Het aantal *eenmalige* participanten lag verhoudingsgewijs iets lager dan in het geval van de Archangelpopulatie (20,8% vs. 31%). In de organisatorisch-operationele patronen van de Narvapopulatie in 1725-1731 komt het streven naar efficiëntie nog nadrukkelijker naar voren dan in de kleine Archangelpopulatie. Dit streven komt in de eerste plaats tot uitdrukking in het toenemende aantal populatielieden dat twee retourvaarten maakte in de loop van één jaar en dat in sommige gevallen (CR=0,5) soms jarenlang. In 1724 maakten 14 van de in totaal 75 Nederlandse schippers die dat jaar op de Narvaroute voeren twee retourvaarten. Hun aandeel in de populatie van het jaar 1724 bedroeg toen 18,7%. In de periode 1725-1731 evolueerde het jaarlijkse aandeel van Nederlandse schippers die twee retourvaarten maakten op Narva in de loop van één jaar verder als volgt:

jaar	totaal aantal NL schippers	NL schippers met 2 retourvaarten per jaar	procentueel aandeel	totaal aantal vaarten
1725	103	23	22,3%	126
1726	90	22	24,4%	112
1727	101	26	25,7%	127
1728	91	34	37,4%	125
1729	73	19	26%	92
1730	111	39	35,1%	150
1731	130	45	34,6%	175

Tabel 32: Overzicht van het aantal Nederlandse schippers dat in één jaar tijd twee retourvaarten naar Narva maakte, 1725-1731.

Als uitdrukking van het streven naar operationele efficiëntie kan naast het toenemend aantal dubbele retourvaarten door Nederlandse schippers op de Narvaroute ook worden gewezen op het toenemende gewicht van groepsreizen in de uitvoering van de vaart op Narva en op de regelmatige manier (CR≤1) waarmee een groot deel van de Narvapopulatie zijn vaarten organiseerde (zie appendix 3 pt. 7). Deze regelmaat komt echter niet alleen tot uitdrukking in de vaartpatronen per individuele schipper, zoals die in de appendix 3 zijn samengevat, maar ook in de effectieve organisatie van de vaarten op Narva, zoals die aan de oppervlakte komen in de registraties in de Sont van Nederlandse schippers op weg naar of terugkomende van Narva in de jaren 1725-1731. Beide aspecten van het streven naar operationele efficiëntie kunnen worden gerelateerd aan de ook eerder al opgevoerde combinatie van herkomst van de schipper, de aard van de door hem vervoerde ladingen en de karakteristieken van het schip dat hij daarvoor gebruikte.

Exemplarisch voor de regelmaat die de Nederlandse Narvavaart kenmerkte vanaf de jaren 1720, is de dominantie van schippers afkomstig uit Hindeloopen op deze route (zie appendix 6 pt. 5). Op basis van de *galjootsgeldregisters* en de *Deense Sontregisters* kon worden vastgesteld dat meer dan 50% van alle retourvaarten vanuit Narva in de periode 1725-1731 werden uitgevoerd door schippers met Hindeloopen als geregistreerde thuishaven. De spectaculaire groei in de aanwezigheid van schippers uit Hindeloopen op de Narvaroute vanaf 1724 kan worden verklaard door het cumulatieve effect van vier verschillende factoren.

Allereerst moet erop worden gewezen dat Hindeloper schippers al eeuwenlang bekend waren als houttransporteurs⁵⁹⁹. Hindeloper schippers waren actief in de Noorse houthandel in de zestiende en zeventiende eeuw⁶⁰⁰. Het heeft er alle schijn van dat een graduele verschuiving van hun actieterrein naar het oostelijke gedeelte van de Finse Golf plaatsvond vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw. Deze verschuiving kende haar culminatiepunt rond 1700. Vanaf dat moment concentreerden schippers uit Hindeloopen hun activiteiten in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf eerder dan in de vaart op Noorwegen. Een aantal historici zoekt een verklaring voor deze productspecialisatie in de schepen die door Hindeloper schippers werden gebruikt⁶⁰¹. Daarbij aansluitend is het interessant op te merken dat Hindeloopen het centrum was van een microregio van schippers actief in de export van hout uit het Balticum⁶⁰². De tweede en derde factoren belichten de onderliggende redenen voor deze verschuiving van de Noorse kust naar de Finse Golf. De tweede factor was de excessieve toename in de vraag naar hout in de Nederlanden (en vooral in de Zaanstreek, op dat moment het centrum van de Nederlandse scheepsbouwindustrie)⁶⁰³. Hindeloper schippers slaagden erin een dominante positie te verwerven in het voldoen aan deze vraag. De derde factor was de verdere diffusie van Nederlandse fijnbladige houtzaagmolens langs de kusten van de Finse Golf in de eerste helft van de achttiende eeuw⁶⁰⁴. Een vierde en laatste factor stimuleerde de participatie van Hindeloper schippers in de houtexport vanuit Narva op een andere manier. De Russische economische politiek van de eerste twee decennia van de achttiende eeuw stimuleerde op zijn manier (namelijk door export van andere producten vanuit Narva te verhinderen) de creatie van de noodzakelijke voorwaarden voor de *boom* in de houtexport vanuit Narva. Het cumulatieve effect van deze vier factoren resulteerde in de vlotte adoptie van de Narvaroute door schippers afkomstig uit Hindeloopen in de vroege jaren 1720. Ze kregen daarbij het gezelschap van andere Friese schippers en in mindere mate van schippers afkomstig van de Waddeneilanden en Noord-Holland (zie appendix 7 pt. 5). Opvallend is dat soortgelijke sterke relaties tussen de regio van origine van een populatie schippers en hun bestemming(en) ook in andere gevallen kunnen worden teruggevonden. Veel beperkter

⁵⁹⁹ S. Lootsma, 'De Zeevaart van Hindeloopen in de zeventiende en achttiende eeuw' // *Economisch-Historisch Jaarboek*, 1940, Vol. 21, pp. 218-296; M.P. van Buijtenen, 'De Scheepvaart van Hindeloopen' // *Tijdschrift voor economische geographie: orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Economische Geographie*, 1940, Vol. 31, pp. 144-150; H.A. Poelman, 'De Handelsstad Hindeloopen' // *De vrije Fries*, 1924, Vol. 27, afl. 4, pp. 326-344.

⁶⁰⁰ Leo H. Bouma, 'Ien en oar oer de Fryske houtfeart op Noarwegen' // *It beaken: meidielingen fan de Fryske Akademy*, 1972, Vol. 34, pp. 134-149; J.A. Faber, 'Handel und Schifffahrt Frieslands im Laufe der Jahrhunderte' // *It beaken: meidielingen fan de Fryske Akademy*, 1962, Vol. 24, nr. 1, pp. 6-9.

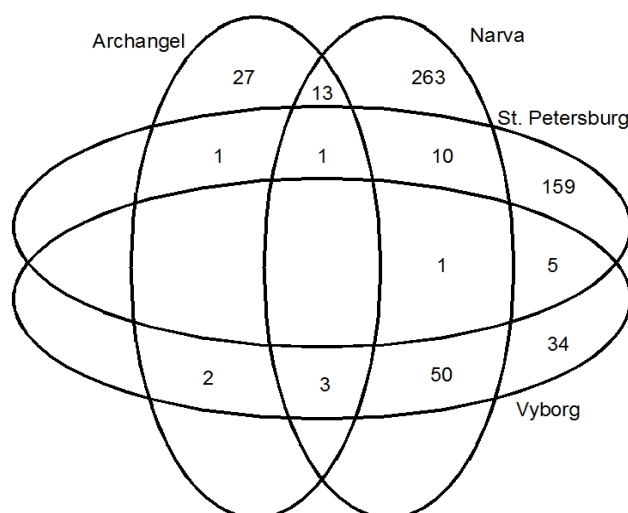
⁶⁰¹ Snapper, 'Veranderingen in de Nederlandse scheepvaart op de Oostzee in de achttiende eeuw' // Joh. De Vries (red.), *Ondernemende geschiedenis: 22 opstellen geschreven bij het afscheid van Mr. H. van Riel als voorzitter van de Vereniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief*, 's-Gravenhage: M. Nijhoff, 1977, pp. 130-132; Dekker, 'Friese schippers', p. 241.

⁶⁰² Dekker, 'Friese schippers', pp. 242-265. According to Dekker, this micro-area was comprised of Hindeloopen, Koudum, Molkwerum, Warns en Stavoren.

⁶⁰³ Richard W. Unger, 'Technology and Industrial Organization: Dutch shipbuilding to 1800' // *Business History*, 1975, Vol. 17, pp. 58-59.

⁶⁰⁴ Åström, *From Tar to Timber*, pp.44-56.

in absolute aantallen, maar niet minder regelmatig waren – bijvoorbeeld – de patronen van enkele schippers afkomstig uit Middelburg en Warns, die in de jaren 1720 en 1730 in de Finse Golf actief waren.



Illustratie 7: Visuele voorstelling van interferentie tussen populaties actief op verschillende routes, 1725-1731.

Vyborg

De Vyborgpopulatie bestond in de periode 1725-1731 uit 95 leden. Het was een kleine, sterk met de Narvapopulatie interfererende groep Nederlandse schippers betrokken bij de houtexport uit het oostelijke gedeelte van de Finse Golf (zie illustratie 2 dit deel). De karakteristieken van de Vyborgpopulatie zijn doordrongen van deze interferentie met de Narvapopulatie. In de eerste plaats komt deze interferentie tot uiting in appendix 5 pt. 2. Hieruit blijkt dat het aantal leden van de Vyborgpopulatie dat ook tot de Narvapopulatie behoorde in de periode 1725-1731 54 bedroeg, of 56,8 % van de totale Vyborgpopulatie. De tendens die werd ingezet in de periode 1718-1724 werd bevestigd. Ook de *repetitiveness tool* en de *consecutiviteitsratio* tonen aan dat de Vyborgpopulatie slechts ten dele een zelfstandige populatie was (zie appendix 3 pt. 9).

# schippers	# vaarten	% van totaal	CR
64	64	41,8%	Nvt
16	46	30,1%	CR > 1
15	43	28,1%	CR ≤ 1
95	153		

Tabel 33: Vyborg, samenvatting interferentie, 1725-1731.

Op operationeel vlak was er slechts in 28% van de gevallen sprake van een regelmatig patroon. Voor de meerderheid van de Nederlandse vaarten op Vyborg gold dat deze op een onregelmatige manier werden gerealiseerd. Vyborg was in de jaren 1720 in de eerste plaats een *uitwijkmogelijkheid* voor schippers gespecialiseerd in de houtexport vanuit Narva. Vyborg was op twee verschillende manieren een uitwijkmogelijkheid voor Nederlandse schippers gespecialiseerd in de Narvavaart. In het eerste geval was Vyborg gedurende één jaar

[5.2.417]	REINS	ALLERT	N	N	N			N	N/V
[5.2.418]	REITSES	DIRK	N		N	N	V		
[5.2.432]	ROOS	JAN	N	N	V	N			
[5.2.440]	RUURDS	AREND		V	N				
[5.2.444]	RUURDS	RUURD			N/V				
[5.2.445]	RUURDS	SIBBELE	N	N	N	V	N	N/V	N
[5.2.456]	SCHOL	LOURENS			V	V			N
[5.2.462]	SIEBRENS	HOMME	V		N				
[5.2.474]	SIEMENS	SIEMEN	N/V	A		A	A		
[5.2.477]	SIERDS	AGE	N	V	N	N			
[5.2.515]	TJEERDS	REINER	N	V	N				
[5.2.521]	TROMPETTER	TJALLING	V		N				
[5.2.529]	VISSER	JOOST		N	V	N		V	
[5.2.541]	WIEBRENS	KORNELIS			V	V			N
[5.2.560]	WOUTERS	SIBBELE	N	N	N	N	A	N	N/V

Tabel 34: Overzicht van Nederlandse schippers behorende tot zowel de Narva- als de Vyborgpopulatie, 1725-1731.

Opvallende kenmerken van intra-jaar en gewone interferentie tussen de Narva- en Vyborgpopulaties in de periode 1725-1731 zijn (1) dat beide soorten interferentie voorkwamen in de operationele strategieën van individuele schippers, (2) dat het uitwijken naar Vyborg in vele gevallen geen eenmalig gegeven was, maar in de loop van de hier besproken periode verschillende keren kon voorkomen in het vaartpatroon van één en dezelfde schipper en (3) dat intra-jaar interferentie verhoudingsgewijs vaker voorkwam aan het einde van de jaren 1720 en in het begin van de jaren 1730. Uit dit alles blijkt eens te meer de complementariteit van de Nederlandse Narva- en Vyborgvaart en het sterker wordende hiërarchische karakter van de tussen beide havens bestaande verhoudingen.

De sterke overeenkomsten tussen Narva en Vyborg worden aanvullend bevestigd in de overzichten van origine van de schippers, cargo en grootte van de gebruikte schepen (zie appendix 7). Zowel in de Narvavaart als in de Vyborgvaart in de jaren 1725-1731 waren Friese schippers en schippers afkomstig van de Waddeneilanden dominant (zie appendix 7 pt. 2).

Net zoals het geval was voor de Narvapopulatie in de jaren 1725-1731 was ook in de Vyborgpopulatie de meerderheid van de Friese schippers afkomstig uit Hindeloopen. In de Narvavaart waren 381 van de 466 door Friese schippers gerealiseerde vaarten het werk van Hindelopers, of omgerekend 81,8%. In de Vyborgvaart waren dat 40 van de 62 vaarten, of 64,5%. Van de 25 Hindeloper schippers die in deze jaren actief waren in de Vyborgvaart waren er tenminste 14 in de eerste plaats actief in de Narvavaart. Dit blijkt duidelijk uit de voorgaande interferentie-analyse en uit appendix 6 pt. 10 waarin de patronen van deze Hindeloper schippers in detail staan weergegeven. Complex, maar van essentieel belang als resultaat van deze *case-study*, is de verdere evolutie van de activiteiten van schippers uit Hindeloopen in de Narva- en Vyborgvaart in de jaren 1730. Deze evolutie is meteen zichtbaar in het overzicht van appendix 6 pt. 10 en kan in feite enkel worden beschouwd als een verdere intensivering van de in de jaren 1718-1724 ontstane en in 1725-1731 verder tot volle ontplooiing gekomen interferentie tussen de Narva- en Vyborgpopulaties. Deze intensivering is, zoals later zal blijken, het gevolg van toenemende restricties op de houtexport vanuit Narva in de jaren 1730. In de patronen van de in dit deel van de Nederlandse scheepvaart actieve Hindelopers komt zodoende eens te meer de onafscheidelijke samenhang van evoluties te land en ter zee aan de oppervlakte.

Sint-Petersburg

In het vorige hoofdstuk werd al beschreven hoe de Nederlandse scheepvaart op Sint-Petersburg in 1726 een eerste hoogtepunt bereikte. In dat jaar realiseerden Nederlandse schippers 66 retourvaarten naar Sint-Petersburg (zie appendix 2 pt. 4). De samenstelling van de populatie was op dat moment vrijwel in evenwicht voor wat de verhouding tussen het aantal *eenmalige* en het aantal *regelmatige* participanten betrof (zie appendix 4 pt. 15). Opvallend is dat het aantal *bekenden* dat ook in 1725 actief was op Sint-Petersburg gelijk bleef (11), terwijl het aantal *bekenden* dat in 1726 terugkeerde op de Sint-Petersburgroute na een afwezigheid van langer dan één jaar fors de hoogte in ging (van 3 in 1725 naar 14 in 1726) (zie appendix 4 pt. 16). Met 41 *nieuwe* participanten kreeg de Nederlandse vaart op Sint-Petersburg in 1726 de impuls die nodig was om dit voorlopige hoogtepunt te bereiken.

De situatie keerde om in 1727. De vaart werd plots gedomineerd door *bekenden*, die 62% van het totaal aantal vaarten voor hun rekening namen. Dit had niet alleen een daling in absolute cijfers tot gevolg, maar ook een ommekeer in de verhoudingen tussen eenmalige en regelmatige participanten (zie appendix 4 pt. 15). In 1728 leek de situatie zich enigszins te stabiliseren: het aantal *bekenden* bleef vrijwel stabiel, terwijl het aantal *nieuwe* participanten enigszins herstelde. In 1729 echter vielen zowel het aantal *nieuwe* participanten als het aantal *bekenden* terug, wat resulteerde in een dieptepunt van slechts 17 door Nederlandse schippers uitgevoerde vaarten op Sint-Petersburg (zie appendix 4 pt. 13). De periode 1729-1731 was er één van kortstondig herstel dat werd mogelijk gemaakt door de toename van het aantal *nieuwe* participanten en door de terugkeer van *bekende* participanten op de Sint-Petersburgroute in 1730. In 1731 bleven 13 van de in 1730 op de Sint-Petersburgroute actieve schippers deel uitmaken van dezelfde populatie, terwijl het aantal *nieuwe* participanten steeg tot 21. Dit resulteerde in een aantal vaarten dat in 1731 nauwelijks verschilde van de jaren 1723, 1724, 1725 en 1728.

De Nederlandse schipperspopulatie actief in de vaart op Sint-Petersburg kende met andere woorden een groot verloop. De voortdurende fluctuaties, zowel in absolute aantallen als in de verhoudingen tussen *nieuwe* en *bekende* en tussen *eenmalige* en *regelmatige* participanten onderscheiden de Sint-Petersburgpopulatie van Nederlandse schippers van de andere populaties in deze studie. Enkel de Vyborgpopulatie vertoonde een aantal gelijkaardige kenmerken in deze periode, met name voor wat de fluctuaties in de verhoudingen tussen *nieuwe* en *bekende* participanten betreft. De Sint-Petersburgpopulatie verschilde daarentegen wezenlijk van de Vyborgpopulatie in dezelfde periode inzake de verhoudingen tussen *eenmalige* en *regelmatige* participanten. En dat verschil is essentieel. Bij vergelijking van de overeenkomstige grafieken (zie appendix 4 pt. 11 & 15) wordt het verschil meteen duidelijk: de lineaire trendlijnen van de grafiek Sint-Petersburg kruisen elkaar in 1726 en evolueren vervolgens tot een 60/40-verhouding in 1731. Het aantal *eenmalige* participanten op de Sint-Petersburgroute kent een grillig verloop. In de Vyborgpopulatie van de jaren 1725-1731 nemen *eenmalige* participanten een veel minder prominente positie in. Hun aandeel schommelde rond de 25% en kwam daar enkel in 1725 en 1731 bovenuit. Dit onderscheid tussen de Vyborg- en Sint-Petersburgpopulaties duidt op verschillen in de operationele strategieën die door leden van de verschillende populaties werden gekozen.

In de vorige paragraaf toonden we aan dat de Vyborgpopulatie zich in de jaren 1725-1731 ontpopte als een niet-zelfstandige populatie die sterk interfereerde met de Narvapopulatie. Vyborg was een hoofdzakelijk complementaire bestemming die werd aangedaan wanneer daar behoefte aan was. Schippers die van Vyborg als uitwijkmogelijkheid gebruik maakten, deden dat meer dan eens, vandaar het lagere aandeel eenmalige participanten. Op de Sint-

Petersburgpopulatie waren dergelijke operationele strategieën veel minder van toepassing, getuige de hierboven beschreven vergelijking met de Vyborgpopulatie. Wat haar samenstelling betreft, nam de Sint-Petersburgpopulatie een onderscheiden positie in. Dit onderscheid vindt verdere bevestiging in de repetitiviteits- en interferentiepatronen van de Sint-Petersburgpopulatie in 1725-1731.

De Sint-Petersburgpopulatie van Nederlandse schippers bestond in de periode 1725-1731 uit 177 leden die in totaal 271 retourvaarten naar Sint-Petersburg realiseerden in de periode 1725-1731 (zie appendix 4 pt 16). Het gemiddelde aantal vaarten per lid van de populatie is ten opzichte van Narva en Archangel erg laag. Op basis van dit criterium lijkt de populatie van Nederlandse schippers actief op Sint-Petersburg eerder op Vyborg. Ook wat het aantal *eenmalige* participanten betreft, vertoont de Sint-Petersburgpopulatie gelijkenissen met de Vyborgpopulatie; meer nog met een populatie die voor net niet de helft bestaat uit *eenmalige* participanten steekt ze Vyborg zelfs naar de kroon.

# schippers	# vaarten	% van totaal	CR
133	133	49,1%	nvt
15	41	15,1%	CR > 1
29	97	35,6%	CR ≤ 1
177	271		

Tabel 35: Sint-Petersburg, samenvatting repetitiviteit, 1725-1731

In tegenstelling tot de Vyborgpopulatie is het aandeel van schippers met een dispers patroon (CR>1) echter lager: 15,1% voor de Sint-Petersburgpopulatie ten opzichte van 30,1% voor de Vyborgpopulatie. Het aandeel regelmatige participanten (CR≤1) is voor beide populaties vergelijkbaar: 35,6% voor de Sint-Petersburgpopulatie ten opzichte van 28,1% voor de Vyborgpopulatie.

Ten opzichte van de voorgaande periode is in de repetitiviteitspatronen van de Nederlandse schipperspopulatie actief op Sint-Petersburg wél een trend te ontwaren die duidt op een geleidelijk toenemende specialisatie in de vaart op Sint-Petersburg. Ten opzichte van de jaren 1718-1724 nam het aandeel van regelmatige participanten (CR≤1) in de Nederlandse vaart op Sint-Petersburg toe van 15,6% tot 35,6%. Deze groep regelmatige participanten op de Sint-Petersburgroute bestond in de periode 1725-1731 uit 29 schippers. Zij realiseerden in totaal 97 retourvaarten naar Sint-Petersburg. Een nauwkeurige analyse van de vaartpatronen van deze 29 verduidelijkt de positie van Sint-Petersburg in de Nederlandse scheepvaart op de Finse Golf en in de Witte Zee.

NUMMER	NAAM	VOORNAAM	1725	1726	1727	1728	1729	1730	1731
[5.2.36]	BAKKER	FOPPE				1	1		
[5.2.109]	DANKERTS	SIEMEN						1	1
[5.2.110]	DAS	KLAAS					1	1	
[5.2.168]	GERRITS	EELKE	2		1				
[5.2.187]	HAAN	HENDRIK	2	1	2	1		1	
[5.2.200]	HANSES	HAIE		1	1				
[5.2.207]	HARTOGS	DIRK		1	1				
[5.2.275]	JELLES	KORNELIS		2	2	2			
[5.2.286]	JURJENS	FOLKERT				1	1		
[5.2.288]	JURJENS	OEBELE			2				

[5.2.290]	KAGENAAR	DIRK		1	1	1			
[5.2.301]	KLEIN	PIETER						1	1
[5.2.305]	KOK	PIETER	2	2	2	2			2
[5.2.333]	LOURENS	ANDRIES	1	1					
[5.2.344]	MINNES	KLAAS	1	1					
[5.2.393]	PIETERS	MATTEUS	2	1	2	2	1	2	1
[5.2.410]	RAVENS	JAN			1	1	1	1	1
[5.2.446]	SAMSONS	DANIEL						1	1
[5.2.447]	SANSTRA	TJEERD			1	2			
[5.2.453]	SCHOEN	JAKOB						1	1
[5.2.454]	SCHOENMAKER	JAN	1	1					
[5.2.489]	SJOERDS	TEEKE		1	1	1			
[5.2.490]	SJOERDS	THOMAS				1		2	2
[5.2.491]	SJOERDS	WIEBE	2	1					
[5.2.492]	SJOERDS	WIEBREN		1	1				
[5.2.520]	TROMPETTER	PIETER	1	1	1	1			
[5.2.527]	VISSER	JAKOB						1	1
[5.2.538]	WIEBES	PIETER						1	1
[5.2.550]	WIERDS	EVERT						1	1

Tabel 36: Regelmatige participanten op de Sint-Petersburgroute, 1725-1731

Het eerste wat opvalt, is dat Matteus Pieters de enige is die gedurende de periode 1725-1731 jaarlijks actief was in de vaart op Sint-Petersburg. In vier van de zeven jaren (1725, 1727, 1728, 1730) realiseerde hij twee retourvaarten naar Sint-Petersburg, in de andere jaren slechts één. Het patroon van Hendrik Haan lijkt op dat van Matteus Pieters, maar is gespreid over vijf jaren. Ook hij maakte in sommige jaren twee retourvaarten en in andere slechts één. Pieter Kok, Kornelis Jelles, Thomas Sjoerds, Eelke Gerrits en Wiebe Sjoerds realiseerden in 1725-1731 gedurende aaneensluitende periodes van enkele jaren twee retourvaarten per jaar naar Sint-Petersburg. Hun operationele strategie is er één van tijdelijke, maar intensieve specialisatie in de Sint-Petersburgvaart. Een minder intensieve, maar ook over verschillende aaneensluitende jaren gespreide strategie is te vinden bij de overgrote meerderheid van de regelmatige participanten op de Sint-Petersburgroute. De bedoelde participanten maakten jaarlijks één retourvaart naar Sint-Petersburg. 16 van hen deden dat gedurende twee opeenvolgende jaren. Dirk Kagenaar en Teeke Sjoerds waren gedurende drie opeenvolgende jaren jaarlijks één keer in de vaart op Sint-Petersburg terug te vinden. Voor Pieter Trompetter en Jan Ravens ging het om respectievelijk vier en vijf opeenvolgende jaren. Als gevolg van deze vaststellingen is het noodzakelijk rekening te houden met de mogelijkheid dat Sint-Petersburg voor de Nederlandse scheepvaart complementair was aan een andere in het Balticum (maar niet in de Finse Golf) gelegen haven. Of dat zo is, en welke haven(s) voor de Nederlandse scheepvaart complementair waren aan die van Sint-Petersburg zal verder onderzoek moeten uitwijzen.

§ 4 Synthese

De populatie Nederlandse schippers in de Narvavaart tussen 1725 en 1731 bestond uit 370 verschillende schippers. De Vyborgpopulatie bestond uit 95 schippers, de Sint-Petersburgpopulatie uit 177 schippers. De Nederlandse Archangelpopulatie was nu het kleinst: ze bestond

in de periode 1725-1731 nog uit slechts 47 verschillende schippers. De totale populatie van Nederlandse schippers actief in de havens van deze case-study bestond uit 569 verschillende leden; 86 van hen participeerden op twee of meer verschillende routes.

De activiteiten van de Nederlandse schipperspopulatie in de tweede helft van de jaren 1720 hadden de volgende karakteristieken: (1) in Archangel zette een zeer kleine populatie van Nederlandse schippers haar activiteiten voort op dezelfde organisatorische manier als in de twee voorgaande decennia; (2) in Narva domineerde een grote, zeer gespecialiseerde populatie van schippers de houtexport; (3) in Vyborg domineerde een kleine populatie van Nederlandse schippers de houtexport; (4) in Sint-Petersburg voer een grotendeels van de andere populaties actief in het oostelijke gedeelte van de Finse Golf en Archangel losstaande populatie verder haar eigen koers; (5) op de Vyborg- en Archangelroutes was een steeds groter gedeelte van de daar actieve Nederlandse schipperspopulaties ook en voornamelijk actief op de Narvaroute.

Op het vlak van de herkomst van Nederlandse schippers actief in de havens van de case-study konden enkele fundamentele verschillen tussen de Vyborg- en Narvapopulaties en de Archangel- en Sint-Petersburgpopulaties in dezelfde periode worden waargenomen. Zowel in de Archangel- als in de Sint-Petersburgpopulatie in de periode 1725-1731 was de dominantie van schippers met een bepaalde origine een stuk minder uitgesproken dan in de Narva- en Vyborgpopulaties. In de vaart op Archangel hadden West-Friese schippers de bovenhand in de jaren 1725-1731, in Sint-Petersburg waren dat Noord-Hollandse schippers.

Door de periode die in 1725 een "nieuwe orde" te noemen, willen we in de eerste plaats benadrukken dat er een zekere mate van stabiliteit kon worden geobserveerd in de verhoudingen tussen de verschillende populaties per haven. Het is geenszins de bedoeling te suggereren dat er na 1725 geen verdere ontwikkelingen meer konden worden waargenomen. Wel integendeel. In de tweede helft van de jaren 1720 vertoonde de Nederlandse schipperspopulatie al verscheidene tekenen van toenemende complexiteit. Zo kon, bijvoorbeeld, een toenemende interferentie tussen de Narva- en Archangelpopulaties worden waargenomen, met intra-jaar interferentie als nieuwe, in het begin van de jaren 1730 tot ontplooiing komende variatie. De groeiende interferentie tussen de Narva- en Archangelpopulaties had ook zijn effect op de Vyborgpopulatie: de interferentie die in de periode 1718-1724 bestond tussen de Vyborg- en Archangelpopulaties verdween in de periode van *nieuwe orde* bijna volledig ten voordeel van een sterke stijging van de interferentie tussen zowel de Vyborgpopulatie, de Narvapopulatie én de Archangelpopulatie. Tenslotte kon op basis van de repetitiviteitstabellen van elk van de vier populaties in deze studie en met behulp van de *changing populations tool* eens te meer een onderscheid worden gemaakt tussen Narva, Vyborg en Archangel aan de ene kant en Sint-Petersburg aan de andere kant. Dit onderscheid kon vervolgens nog verder worden gepreciseerd door de verschillend tussen de Narva- en Archangelpopulaties enerzijds en de Vyborgpopulatie anderzijds inzichtelijk te maken.