

REIZEN MET DE PAKKETBOOTDIENST TUSSEN HARWICH EN HELLEVOETSLUIS

Aantekeningen voor een lezing tijdens de expeditievergadering Stichting Jacob Campo Weyerman op zaterdag 10 september 2011 te Hellevoetsluis – Jac Fuchs

Geachte aanwezigen,

*** [titelpagina]

Voor ik begin wil ik Jan Bruggeman bedanken voor alle hulp die hij mij bij het samenstellen van dit verhaal geboden heeft.

Meer dan 150 jaar hebben er pakketboten tussen Hellevoetsluis en Harwich gevaren. In mijn verhaal vertel ik kort hoe de pakketbootdienst ontstaan is, en ga ik in op allerlei aspecten van het reizen tussen Engeland en de Republiek via Hellevoetsluis.

*** [kaart Noordzeegebied]

Ter oriëntatie: een landkaart

Let u erop dat Amsterdam nog geen directe verbinding met de Noordzee had, en dus niet zo gunstig lag voor een verbinding met Engeland. Ook is te zien dat Harwich en Hellevoetsluis bijna tegenover elkaar liggen, en dat Hellevoetsluis-Harwich zo goed als de kortste verbinding tussen het oude Holland en Engeland was.

*** [kaart Noordzeegebied gemarkeerd]

Ontstaan pakketbootdienst

In Engeland ontstond in de zestiende eeuw, misschien zelfs al eerder, een netwerk van geregelde postdiensten, met Londen als centraal punt. Eind zestiende eeuw werd deze dienst een overheidsmonopolie; ook internationaal postverkeer viel onder dat monopolie.

*** [kaart Noordzeegebied detail]

Postverkeer Republiek-Engeland

De belangrijkste verbinding met het vasteland was de kortste: die van Dover naar Calais, dus met Frankrijk. Daar kwam een verbinding van Dover naar Oostende bij, met de Spaanse Nederlanden dus. Daar werd de post naar Antwerpen vervoerd, en vanuit Antwerpen werden ook de Noordelijke Nederlanden, Duitsland en noord-oost-Europa bediend.

In de zeventiende eeuw werd postverkeer steeds belangrijker en lucratiever, en groeide in Engeland de behoefte aan een eigen postverbinding met de Noordelijke Nederlanden, die dan ook nog eens een snellere verbinding met Noord-Duitsland en Noord-oost-Europa zou opleveren.

In de Republiek was het postverkeer niet gecentraliseerd, maar een zaak van de steden. Na enkele moeizame pogingen, waarbij enige tijd met Nederlandse schepen gevaren werd, onder andere tussen Den Briel en Harwich, kwam het in 1668 tot een accoord tussen de Engelse Postmaster General en de stad Amsterdam, die al postverbindingen met Antwerpen, Duitsland en Noord-oost-Europa had. Amsterdam kreeg het monopolie voor Engelse postverbindingen in de Republiek, maar deed de concessie dat er uitsluitend met Engelse schepen en bemanning zou worden gevaren, en dat is verder altijd zo gebleven.

Als haven in de Republiek werd Hellevoetsluis aangewezen; in Engeland was Harwich een redelijke keuze.

*** [plaatje pakketbootvlag]

Dienstregeling pakketboot

De dienst hield in dat tweemaal per week, op dinsdag en vrijdag, de post vanuit Londen zou vertrekken; die zou dan de volgende ochtend in Harwich aankomen, waar de pakketboot direct na ontvangst van de post diende uit te varen. Ook in omgekeerde richting werd tweemaal per week post verscheept. Vanuit Hellevoetsluis ging de post richting Amsterdam, andere Nederlandse steden konden op pleisterplaatsen

hun post in ontvangst nemen en weer meegeven. De agenten in Harwich en Hellevoetsluis waren gehouden een schip te huren als er geen pakketboot lag op het moment dat de post voor verschepping binnenkwam.

*** [plaatje Von U en Thornhill]

Enkele passagiers: Von Uffenbach, Thornhill en Luchtmans

De pakketbootdienst was dus oorspronkelijk bedoeld voor het vervoeren van post, maar was van meet af aan ook berekend op vervoer van passagiers. Vandaag kijken we naar dat passagiersvervoer.

Van begin achttiende eeuw zijn er twee reisverslagen waar ik details uit ga gebruiken: Zacharias von Uffenbach, die in juni 1710 samen met zijn broer naar Engeland reisde, en in november 1710 weer terugkwam, was een rijke burger uit Frankfurt. Van Sir James Thornhill, een vooraanstaande Engelse schilder, is alleen een beschrijving van zijn heenreis in juni 1711 bewaard gebleven. Een enkele keer zal ik ook verwijzen naar de reis van de Leidse uitgever Johannes Luchtmans, uit 1772.

*** [gecombineerd plaatje met alle pakketbotenplaatjes]

Groote van de pakketboot

De schepen waren relatief klein, maar degelijk: zij gingen gemiddeld 14 jaar mee, en ik heb geen enkele schipbreuk uit de achttiende eeuw vermeld gezien. De schepen waren van begin af aan niet uniform - ze waren geen eigendom van de posterijen, maar van de kapiteins.

Volgens de overeenkomst uit 1668 deden er minimaal drie schepen dienst, twee van 60 ton of meer, en een van minimaal 40 ton, waarbij een ton iets minder dan 3 kubieke meter is. Vanaf begin achttiende eeuw waren er vijf schepen beschikbaar; ook bouwde men geleidelijk aan steeds grotere schepen: rond 1700 was 70 ton normaal, en eind achttiende eeuw was het tonnage gestegen tot rond de 100.

*** [the Eagle]

Voor een guinea een keurig bed

Een in 1703 voor Harwich gebouwde pakketboot, de Eagle, was ongeveer 18 meter lang. Dat schip mat 77 ton, en was daarmee destijds een van de grootste pakketboten op deze dienst. Mogelijk is dit dezelfde Eagle die in 1711 door Thornhill geportretteerd werd. Een pakketboot van eind achttiende eeuw, die 90 ton mat, was bijna 20 meter lang, en zeseneuhalf meter breed.

De hele eeuw door kon je op de boot voor een guinea een keurig bed huren. Het aantal slaappleatsen op de boten varieerde; begin achttiende eeuw was er waarschijnlijk maar een handvol bedden, Luchtmans telt er in 1772 zestien, een andere reiziger in 1786 26. Ook Von Uffenbach huurde een bed voor een guinea, maar hij vertelt als enige ook waar de gewone reiziger verbleef: dat was in een gemeenschappelijke ruimte benedendeks, waar het erger was dan in een varkensstal, en aardedonker, en waar naast een vreselijke stank ook een luid gejammer uit opsteeg toen het schip eenmaal op volle zee was.

Schattingen van het maximale aantal passagiers zijn schaars: ik ken er alleen een handvol van begin achttiende eeuw, en dan noemt men een aantal van 100, of soms 150 opvarenden. Mijn indruk is dat het werkelijke aantal passagiers afnam naarmate de achttiende eeuw vorderde.

*** [afbeelding ondersteunende tekst]

De prijs van een ticket

Het huren van een bed kostte de hele eeuw door een guinea, en daarmee kom ik bij geld. In Engeland was het pond de munteenheid. In een pond gingen 20 shilling, en de guinea was een munt van 21 shilling. Een pond varieerde in waarde tussen de 9,5 en 11 guldens. Luchtmans, die in 1772 meevoer, rekende met 11 gulden per pond, ik dat doe ook.

*** [afbeelding ondersteunende tekst (2)]

De gage van de bemanning

30 Pond, of 330 gulden was voor een arbeider een redelijk jaarloon. Dat zien we terug in de gages van de bemanning die Thornhill in 1711 noteerde, en die ik naar jaarinkomens omgerekend heb: de kapitein ving 120 pond per jaar, maar kon stevig bijverdienen, zo kwamen de guineas voor de slaappleatsen hem toe, en leverde hij op de boot drank en eten.

Kapiteins waren burgers van aanzien in Harwich, en meerdere kapiteins brachten het er tot een burgemeesterschap. Van een aantal kapiteins is bekend dat hun werkelijke inkomen jarenlang meer dan

duizend pond per jaar was.

De stuurman en de scheepsdokter ontvingen 42 pond per jaar, de scheepstimmerman 39, en de bootsman en de kanonnier ieder 30 pond per jaar. In 1780 waren die bedragen niet veel anders, maar wordt er ook een jaarsalaris voor matrozen genoemd, namelijk 18 pond.

Op wat de reis kostte kom ik straks terug; eerst wil ik laten zien wat er bij het reizen kwam kijken.

*** [afbeelding zeeman / kapitein]

Bemanning aan boord

We waren bij de bemanning aangeland. De gegevens over de omvang van de bemanning variëren. In 1668 begon men met minimaal zes bekwame zeelui per schip. Zes tot tien man lijkt rond 1700 gewoon te zijn geweest, maar in tijden van oorlog kon de bezetting uitgebreid worden. Zo hebben von Uffenbach en Thornhill het rond 1710 over 20 koppen, en waren het er in 1782, ook een oorlogsjaar, 21. Rond 1770 waren het er minder geweest: 12, of, volgens Luchtmans, 14.

De kapitein voer niet altijd zelf mee, maar hij bleef wel aansprakelijk. Een kapitein raakte echter zelden zijn contract kwijt. De enige die het bij mijn weten overkomen is was kapitein Batten, in 1747: hij had dan ook nare dingen over de Engelse koninklijke familie gezegd.

*** [afbeelding Essex]

Londen-Harwich

In Engeland kwamen de meeste reizigers uit Londen.

Ze reisden dan per koets naar Harwich. Dat kostte begin achttiende eeuw twee dagen; onderweg overnachtten reizigers doorgaans in Witham of Colchester, waar ze zich te goed deden aan de beroemde Colchester oesters, die Weyerman ook meermalen in zijn werken noemt.

Later in de eeuw reed de postkoets het traject Londen-Harwich wél in één dag.

*** [afbeelding kaart Z-Holland]

Hellevoetsluis-Den Briel-Rotterdam

In Hellevoetsluis nam je doorgaans de wagen naar Den Briel; die reis duurde al gauw twee uur. De weg was notoir slecht onderhouden: het stadsbestuur van Den Briel, dat graag zag dat hún stad de haven voor de pakketboten werd, hield het onderhoud aan die weg tegen.

Van Brielle kon je oversteken naar Maassluis, en vandaar per trekschuit verder reizen naar Delft of Rotterdam. Er voer ook geregeld een zeilboot tussen Rotterdam en Den Briel, en die deed daar bij redelijk weer twee tot vier uur over.

Een bijzonderheid van de overtocht zelf is dat in Hellevoetsluis de boot doorgaans niet de haven invoer. De boot kwam meestal bij eb aan, en bleef dan, vanwege de ondieptes, buitengaats, en passagiers, post en bagage werden met sloepen van en naar de pakketboot vervoerd. Ook in Harwich gingen reizigers soms op die manier aan of van boord.

*** [afbeelding Three Tuns]

Overnachten in Harwich

Zowel in Hellevoetsluis als in Harwich zochten veel reizigers onderdak bij iemand die hun moedertaal sprak: volgens Weyerman stond er in Harwich een Nederlandse waard in de Stad Rotterdam, Von Uffenbach vond een Duitse, in Die Glock, wat the Bell zal zijn geweest. Engelsen wisten in Hellevoetsluis, Den Briel en Rotterdam landgenoten te vinden die herbergen dreven.

In Harwich waren er rond 1700 al 22 herbergen, en in 1721 44. Toch waren er daar dagen dat er geen bed meer te krijgen was, omdat de boot niet uit kon varen, en omdat er ook afscheidnemers bleven overnachten.

Ook Hellevoetsluis zat meermalen vol; een van de reizigers bericht dat hij een slaapplek moest huren op een toevallig aanwezige boot.

HORECA in Hellevoetsluis

1710	die Kron (de Kroon) / privéadres
1711	The Crown (de Kroon), Mr Lovel
1750-1795	De Gouden Leeuw, Mr Wood
	The King's Head, Mr Rolfe
	De Prins van Oranje, Mr Bridge

** [afbeelding Harwich]

Paspoorten

Om te beginnen waren er de administratieve hindernissen. Juist omdat de pakketdienst feitelijk een Engelse overheidsdienst was, was het bezit van een pas verplicht. In Engeland kocht je je pas bij de Secretary of State in Londen. De passen werden daar ook wel gratis verstrekt, als men graag van je af wilde: ik heb van rond 1705 vermeldingen gezien van gratis passen voor twee arme joden, en voor enkele hollandse zeelieden - áls ze maar naar Holland vertrokken ...

Als je in omgekeerde richting reisde was de Engelse gezant in Den Haag het adres voor de pas; later kon het ook bij de Engelse consul in Rotterdam, en rond 1760 bij een Engelse consul in Vlissingen.

Als je een pas had, kon je op vertoon ervan bij de agent in Harwich, of in Den Briel of Hellevoetsluis, een vervoerbewijs kopen. In Harwich was er bij het inschepen en bij de aankomst douanecontrole; en de douaniers hadden een slechte naam: ze haalden bagage helemaal overhoop als je niet voldoende betaalde; bij de controle wilden er wel eens eigendommen verdwijnen, en op zondag rekenden ze dubbel tarief.

Ook in Hellevoetsluis was er douanecontrole: Luchtmans betaalde er bijna anderhalve gulden, Von Uffenbach twee keer zoveel, maar mogelijk betaalde hij ook voor zijn broer. Op zijn heenreis werd Von Uffenbach in Harwich tweemaal gecontroleerd: de tweede keer was dat toen hij aan zijn reis naar Londen begon, en ging het, volgens hem, puur om een afkoopsom.

De douane controleerde overigens niet alleen de bezittingen van passagiers, maar alles wat er aan boord was. Daar was wel enige aanleiding toe, want een van de bronnen van inkomsten voor de bemanning was het smokkelen. De tot het uiterste getergde douane nam in 1784 en 1788 pakketboten in beslag.

Volgens de douane hadden de kapiteins van de boten minstens vijftien jaar niet alleen grote hoeveelheden thee gesmokkeld, maar ook koffie, brandewijn en jenever, zijde, kant, wapens, sieraden en visgerei.

Pech onderweg

Naast administratieve vertraging was er de bekende pech onderweg. Luchtmans liep op zijn terugreis anderhalf uur vertraging op omdat de Brielse poort in Hellevoetsluis defect was. Ik laat berovingen en zakkenrollerij buiten beschouwing - dat kon iedereen overkomen - en beperk me tot de overtocht.

De terugreis van Von Uffenbach in 1710 bracht een aantal onaangename verrassingen. Een mooi voorbeeld:

Eerst voer de boot niet uit omdat de post er nog niet was, en daarna omdat de wind uit de verkeerde hoek kwam. Zes dagen later moest Von Uffenbach plotseling om vijf uur 's ochtends zijn spullen pakken en aan boord gaan, omdat de wind gedraaid was en de kapitein besloten had uit te varen. Het was nog zo donker dat de bezetting van fort Landguard tegenover Harwich de pakketboot niet herkende, en er een salvo op loste. De boot strandde even later op een ondiepte voor de Engelse kust, maar kwam bij goed tij gelukkig zonder grote schade weer vlot. Daarmee was de ellende nog niet over. Met Goeree in zicht draaide de wind, en bleef de boot uren voor de kust dobberen. Toen Von Uffenbach iets wilde eten, bleek dat de bemanning zich al aan zijn proviand tegoed had gedaan. Volgens de bootsman was het gebruik dat, nadat de kust in zicht was gekomen, alle onbewaakte etenswaar voor de bemanning was.

Een vergelijkbaar verhaal is er ook van het eind van de achttiende eeuw: een Schot zou zijn proviand aan de bemanning kwijtgeraakt zijn, maar hij kreeg een plausibeler verklaring: het ging niet zozeer om een gewoonterecht, maar de proviand mocht gewoon niet mee aan land gebracht worden, en zodra er land in zicht was hielp de bemanning je dan een handje door zich over de proviand te ontfermen.

*** [afbeelding Sextroh]

Kapers op de kust

Een groot probleem vormden de kapers. Het was dan ook voorschrift dat de post verzwaard werd, zodat deze zonk als ze overboord gezet werd, en dus niet in handen van kapers zou vallen, maar dat lukte niet altijd.

De Duinkerke kapers zijn voor ons een begrip, maar er waren ook Engelse vrijbuiters. Verrassend vond ik dat ook Zeeuwen van wanten wisten. Zo slaagde in 1782 de Zierikzeese kapitein Jan-Willem Sextroh

erin de Dolphin van kapitein Flynn te overmeesteren. De reder van Sextroh gaf ruime publiciteit aan dit succes, zoals u aan deze prent kunt zien.



Kapitein Stevens was er een eeuw eerder, in 1693, beter van afgekomen. Hij ontsnapte op techniek en snelheid aan een Franse kaper, en werd daarvoor vorstelijk beloond: een van zijn passagiers was Stadhouders-koning Willem III, die hem als dank een gouden ketting ter waarde van 60 pond liet overhandigen. De koning drong er na dit voorval op aan dat bij de pakketboten werd geïnvesteerd in snelheid, en niet in bewapening.

Wapens aan boord van de pakketboot

Dat bewapenen inderdaad niet dé oplossing was, heeft Rietje u in de inleiding al verteld. Maar er was nóg een goed argument tegen het zwaar bewapenen van pakketboten: de bemanning van een goed bewapende boot kwam in de verleiding om zélf uit kaperen te gaan, want dat was lucratiever dan de postbezorging.

In 1704 vroeg de Postmaster General uitgebreid verslag van twee kapiteins uit Harwich: zij hadden bij redelijk goed weer meerdere dagen over een oversteek gedaan, en het vermoeden was dat ze Franse schepen nagejaagd hadden.

*** [afbeelding schip 1795]

Reisduur

De zeereis zelf kón onder gunstige omstandigheden in zeventien uur voorbij zijn, maar kostte vaker ongeveer een etmaal, en in heel ongunstige omstandigheden meerdere dagen. Meerdere reizigers, waaronder Von Uffenbach deden er 19 uur over, en waren daar heel tevreden mee. De terugreis kostte Von Uffenbach overigens 35 uur.

Ik vertelde al over de zes dagen vertraging die Von Uffenbach in Harwich opliep, maar het kan altijd erger. Op zijn heenreis had hij in Harwich mensen getroffen die al twee weken zaten te wachten totdat er een schip uit zou gaan varen.

Over het reizen tussen Hellevoetsluis en Rotterdam en tussen Harwich en Londen vertelde ik eerder al. Zelfs met minimale vertragingen voor het wachten op de aankomst van de post en het wachten op gunstig weer kostte een reis tussen London en Rotterdam dus in het begin van de eeuw vier, en aan het eind van de eeuw drie hele dagen, maar het was niet bijzonder als je er meer dan een week over deed.

*** [pagina's boekhouding Peckham]

Reiskosten

U heeft nu gehoord wat er bij zo'n reis allemaal kwam kijken, en u zult nu ook wel begrijpen dat het moeilijk is om iets over de kosten te zeggen. De meeste reizigers die een reisverslag hebben nagelaten waren redelijk welgesteld, en dat maakt in je uitgavenpatroon uit: ik heb al verteld dat alleen de betere passagier een guinea - ruim elf gulden - voor een bed op de pakketboot uitgaf.

Sommige uitgaven deed niet iedereen: zo huurde Von Uffenbach in Engeland voor twee shilling per dag een tolk in, en hij betaalde in Harwich diens terugreis naar Londen. Elke dag wachten in Harwich had hem twintig gulden per persoon gekost, rekent hij ons voor.

Bij het vervoeren van bagage moest je per koffer betalen, en overal moest je fooien geven. Laten we beginnen met de overtocht zelf: die kostte Thornhill twaalfeneenhalve shilling (ongeveer zeven gulden) - bedienden en soldaten gingen voor half geld. Luchtmans betaalde zestig jaar later voor zijn heenreis 7 gulden en 4 stuivers.

In beeld ziet u overzichten uit een reisgids van Peckham van rond 1770. Zijn reis van Londen naar Harwich had misschien iets goedkoper gekund. In totaal was hij van Londen naar Hellevoetsluis achteneenhalve pond kwijt - ruim 90 gulden, en met verder reizen naar Rotterdam erbij ongeveer 100 gulden.

Ook Luchtmans maakte een keurige lijst van zijn uitgaven. Tussen Leiden en Harwich gaf hij 41 gulden uit, met als hoogste posten 7 gulden voor de bootreis, en elfeneenhalve gulden voor de slaappleats op de boot. Voor de rit van Harwich naar Londen kwam er nog eens 20 gulden bij; hij reisde dus voor 61 gulden van Leiden naar Londen. De terugreis kostte hem zo'n 75 gulden. Maar hij gaf in Londen alleen al meer dan 100 gulden uit aan nieuwe kleding.

Alternatieve reismogelijkheden

De pakketboot van Hellevoetsluis was niet de enige manier om de Noordzee over te steken. Weliswaar bediende deze boot een monopolie van de postbezorging, maar had geen monopolie op personenvervoer.

Voor mijn verhaal heb ik de heruitgaven van reisverslagen door Kees van Strien gebruikt. Van de 18 reizigers die vóór 1720 de oversteek van Engeland naar de Republiek maakten, gebruikte ongeveer de helft de pakketboot. Alternatieven waren een eigen jacht, een troepentransportschip, het zelf huren van een schip, en het reizen vanuit een andere Engelse haven.

Zo was er, in ieder geval na 1715, een geregelde rechtstreekse bootverbinding Londen-Rotterdam, waarvoor boten werden gebruikt die volgens mij grote overeenkomsten vertoonden met de pakketboten. Harwich had geen heel goede naam: er was weinig te beleven, en het was duur. De schrijver Daniel Defoe waarschuwde in 1724 al dat de rechtstreekse verbinding Londen - Rotterdam Harwich er wel eens uit zou kunnen concurreren, maar dat is niet gebeurd. Toch kon ik het niet nalaten één van de advertenties voor zo'n overtocht van Londen naar Rotterdam te laten zien, omdat daarin goede bewapening wordt beloofd, en een bemanning waar je op kunt bouwen.

*** [foto uitzicht H'sluis]

Betrouwbaar vervoer

Ondanks die alternatieven is de dienst Hellevoetsluis-Harwich heel lang een redelijk betrouwbare en bekende reismogelijkheid gebleven. We hebben al gezien dat zelfs tijdens de vierde Engelse Oorlog de pakketboten bleven varen. Pas in 1795, na de omwenteling in de Republiek, werd de dienst gestaakt; dat duurde tot 1802.

Zoals ik in het begin van mijn verhaal vertelde was het postvervoer de bestaansreden voor de bootverbinding, en die basis viel uiteindelijk weg door voortschrijdende techniek. In 1832 openden de postrijen een postdienst met stoomboten tussen Londen en Rotterdam en Londen en Hamburg, en in 1834 werden de pakketbootdiensten vanuit Harwich definitief gestaakt.

=====

Gebruikte literatuur

- Erik van der Doe, 'De kaper gekaapt. Engelse post door kaperkapitein Sextroh opgebracht in Zierikzee' in: Erik van der Doe, Pieter Jan Moree, Dirk J Tang en Peter de Bode (red.), *De dominee met het stenen hart en andere overzeese briefgeheimen* - Sailing Letters Journaal 1 (Zutphen, 2008)

- Peter R. Goodwin, *Images of England Harwich and Dovercourt Pubs* (Stroud, 2004)
- Herbert Joyce, *The History of the Post Office from its establishment down to 1836* (London, 1893)
- Johannes Luchtman, *Reis naar Engeland in 1772*. Ed. Paul Hoftijzer en Jos van Waterschoot (Leiden, 1995)
- Mr. Dr. J.C. Overvoorde, *Geschiedenis van het Postwezen in Nederland vóór 1795, met de voornaamste verbindingen met het buitenland* (Leiden, 1902)
- Harry Peckham, *The tour of Holland, Dutch Brabant, the Austrian Netherlands, and part of France; in which is included a description of Paris And Its Environs* (Londen, 1772)
- J. E. van der Pot, *Zakenreis van Isaac Hubert door West-Europa 1778-1780* (Rotterdam, 1957)
- Howard Robinson, *Britain's Post Office A History of development from the beginnings to the present day* (Oxford, 1953)
- Kees van Strien, *De Ontdekking van de Nederlanden Britse en Franse reizigers in Holland en Vlaanderen, 1750-1795* (Utrecht, 2001)
- Kees van Strien, *Touring the Low Countries Accounts of British Travellers, 1660-1720* (Amsterdam, 1998)
- Silas Taylor alias Domville, *The History and Antiquities of Harwich and Dovercourt, topographical, dynastical and political*. Ed. Samuel Dale (London, 1730)
- Sir James Thornhill, *Sir James Thornhill's Sketch-book travel journal of 1711 A visit to East Anglia and the Low Countries*. Ed. Katharine Fremantle (2 delen, Utrecht, 1975)
- Ivan Trinder, *The Harwich Packets 1635-1834 A History by Ivan Trinder* (Colchester, 1998)
- Leonard T. Weaver, *The Harwich Story* (Dovercourt, 1975)
- Zacharias von Uffenbach, *Herrn Zacharias Conrad von Uffenbach Merkwürdige Reisen durch Niedersachsen, Holland und Engelland*. Ed. Johann Georg Schelhorn (3 delen, Frankfurt, 1753)
- diverse Engelse kranten uit de jaren 1715-1726, met name de *Daily Courant* van donderdag 23 oktober 1718 (geraadpleegd m.b.v. Burney Online in de British Library)