

UNIVERSITEIT GENT

FACULTEIT ECONOMIE EN BEDRIJFSKUNDE

ACADEMIEJAAR 2009 – 2010

De VOC en de Gouden Eeuw

Masterproef voorgedragen tot het bekomen van de graad van

Master in de algemene economie

Tomas Roggeman

onder leiding van

Prof. dr. Glenn Rayp

UNIVERSITEIT GENT

FACULTEIT ECONOMIE EN BEDRIJFSKUNDE

ACADEMIEJAAR 2009 – 2010

De VOC en de Gouden Eeuw

Masterproef voorgedragen tot het bekomen van de graad van

Master in de algemene economie

Tomas Roggeman

onder leiding van

Prof. dr. Glenn Rayp

TOESTEMMING

Ondergetekende verklaart dat de inhoud van deze masterproef mag geraadpleegd en/of gereproduceerd worden, mits bronvermelding.

Tomas Roggeman

Voorwoord

Er zijn verschillende personen die een woord van dank verdienen voor hun hulp en bijstand. In de eerste plaats zijn dat mijn ouders, die mij de mogelijkheid tot studeren gegeven hebben en mij daarin steeds steunden.

Ik ben ook bijzondere erkentelijkheid verschuldigd aan Prof. dr. Glenn Rayp, voor zijn aanwijzingen, suggesties en evaluaties. Met problemen kon ik steeds bij hem terecht.

Verder gaat mijn dank uit naar het personeel van de Universiteitsbibliotheek van de UGent, van de faculteitsbibliotheek Economie en Bedrijfskunde, en van de vakgroepbibliotheek Geschiedenis, die mij steevast op een vriendelijke manier hielpen.

Tenslotte kan ik niet nalaten om ook mijn vrienden en familie te bedanken voor hun bijstand, in het bijzonder Sara, Eline, Sofie, Silke, Ann, Freek en Valentijn.

‘Al moet ik zeilen tot aan de jongste dag,
de Kaap zal ik ronden!’

– Kapt. Willem van der Decken

naar: Wagner, Der fliegende Holländer

Voorwoord	i
Inhoudsopgave	ii
Lijst van figuren	iii
Hoofdstuk 1: Inleiding en probleemstelling	
1.1 Achtergrond	1
1.2 Het debat	2
1.3 Probleemstelling	6
1.4 Verantwoording van de gebruikte bronnen	8
Hoofdstuk 2: De internationale handel van de zeventiende-eeuwse Noordelijke Nederlanden	
2.1 Konvooien en licenten	10
2.2 Bepaling van de handel van Amsterdam	11
2.3 Bepaling van de handel van Holland	15
2.4 Bepaling van de handel van de Verenigde Provinciën	17
2.5 Slotbemerking	18
Hoofdstuk 3: De handel op de Oostzee	
3.1 Inleiding	20
3.2 De handelontwikkeling voor afzonderlijke goederen	20
3.3 De totale handelontwikkeling door de Sont	22
3.3.1 De waarde van de graanhandel	22
3.3.2 De waarde van de gecumuleerde handel door de Sont	25
Hoofdstuk 4: De handel van de Verenigde Oostindische Compagnie	
4.1 Inleiding	28
4.2 Handelstrafieken	28
4.2.1 Retouren en verhandelingen	29
4.2.2 Cargazoenen en equipagekosten	30
4.3 De waarde van de VOC-trafieken	32
Hoofdstuk 5: De structuren van de internationale handel	
5.1 Inleiding	36
5.2 Conjunctuur en trends in de internationale handel	36
5.3 Het belang van de Aziatische handel	42
5.3.1 Aandeel van de VOC in het totaal	42
5.3.2 Correlaties tussen de VOC en de totale handel	44

5.3.3	Timing	47
5.4	Het belang van de Oostzeehandel	50
5.4.1	Aandeel van de Oostzeehandel in het totaal	50
5.4.2	Correlaties tussen de Oostzeenegotie en de totale handel	52
5.4.3	Timing	54
5.5	De VOC of de Oostzee?	55
Besluit		58
Bibliografie		
1.	Bronnen	I
1.1	Uitgegeven bronnen	I
2.	Literatuur	I
3.	Internetartikels	VII
Bijlagen		
1.	Bijlagen bij hoofdstuk 2	IX
2.	Bijlagen bij hoofdstuk 3	XIX
2.1	De berekening van de waarde van de zouthandel	XIX
2.2	De berekening van de waarde van de haringhandel	XXIII
2.3	De berekening van de waarde van de tarwehandel	XXVI
2.4	De berekening van de waarde van de roggehandel	XXX
2.5	De berekening van de waarde van de gersthandel	XXXIV
2.6	De berekening van de waarde van de hennephandel	XXXVIII
2.7	De berekening van de waarde van de vlashandel	XLVIII
2.8	De berekening van de waarde van de potashandel	XLVII
2.9	De berekening van de waarde van de haverhandel	LII
2.10	De berekening van de waarde van de Oostzeehandel	LV
3.	Bijlagen bij hoofdstuk 4	LVIII
4.	Bijlagen bij hoofdstuk 5	LXV

Lijst van figuren

Grafiek 2.1: Totale nominale handelsstromen, exclusief WIC, en vanaf 1683 exclusief VOC (1610-1715)	19
Grafiek 2.2: Totale reële handelsstromen (in gulden van 1721-1745), exclusief WIC, en vanaf 1683 exclusief VOC (1610-1715)	19
Grafiek 3.1: Hoeveelheid graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1628-1654)	23
Grafiek 3.2: Cumulatieve aandelen van korensoorten in de totale hoeveelheid graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)	24
Grafiek 3.3: Nominale waarde van het graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1628-1654)	24
Grafiek 3.4: Cumulatieve aandelen van korensoorten in de totale nominale waarde van het graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1628-1654)	25
Grafiek 3.5: Nominale waarde van de Sonthandel van de Republiek, Holland en Amsterdam (1624-1654)	26
Grafiek 3.6: Reële waarde van de Sonthandel van de Republiek, Holland en Amsterdam (1624-1654), basisperiode 1721-1745	26
Grafiek 4.1: Nominale waarde van de Nederlands-Aziatische handel (1640-1700)	34
Grafiek 4.2: Reële waarde van de Nederlands-Aziatische handel (1640-1700)	34
Grafiek 5.1: totale nominale handelsstromen, exclusief WIC (1610-1700)	37
Grafiek 5.2: totale reële handelsstromen, exclusief WIC (1610-1700)	37
Grafiek 5.3 Procentuele aandelen van de VOC en haar kamers ten opzichte van de totale handel, exclusief WIC (1640-1700)	42
Grafiek 5.4: correlatie tussen de VOC-handel en de totale handel van de Republiek (1640-1675)	45
Grafiek 5.5: correlatie tussen de VOC-handel van de Hollandse kamers en de totale Hollandse handel (1665-1674 en 1682-1700)	46
Grafiek 5.6: correlatie tussen de handel van de Kamer Amsterdam en de totale Amsterdamse handel (1640-1700)	47
Grafiek 5.7: determinatie in de relatie tussen de handelstotalen en de VOC, nominaal (1640-1700)	48
Grafiek 5.8: determinatie in de relatie tussen de handelstotalen en de VOC, reëel (1640-1700)	48
Grafiek 5.9: Procentuele aandelen van de Oostzeehandel ten opzichte van de totale handel, exclusief WIC (1624-1654)	51

Grafiek 5.10: correlatie tussen de Oostzeehandel en de totale handel van de Republiek (1624-1649 en 1653-1654)	52
Grafiek 5.11: determinatie in de relatie tussen handelstotalen en de Oostzeenegotie (1620-1660)	54
Grafiek 5.12: Vergelijking van de totale handelsstromen, de VOC en de Oostzeehandel, nominaal (1610-1700)	56

1. Inleiding en probleemstelling

1.1 Achtergrond

Tallose auteurs hebben zich doorheen de voorbije eeuwen verbaasd over de merkwaardige positie die de Republiek der zeven Verenigde Provinciën zich in de zeventiende eeuw kon toe-eigenen. Deze jonge en relatief kleine staat slaagde erin zich op te werken tot één van de voornaamste mogendheden van Europa. Dit gegeven behelst opmerkelijke ontwikkelingen in het politieke¹ en culturele² domein, maar in het bijzonder waren het de economische totstandkomingen die de Republiek verhieven tot the *envy of some, the fear of others, and the wonder of all their neighbours*, naar William Temples befaamde woorden³. De buitengewone economische ontwikkeling die voor de Verenigde Provinciën algemeen onderkend wordt, en die in grote mate een weerspiegeling was van de bloei van het handelskapitalisme in de Hollandse en Zeeuwse steden⁴, maakt dat men de zeventiende eeuw, met een niet geheel onbeladen term, kan onderscheiden als een Gouden Eeuw in de geschiedenis van de Noordelijke Nederlanden.

Is de zeventiende-eeuwse economie van de Republiek veelbesproken, dan is de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) dat evenzeer. Door de soevereine Staten-Generaal der Verenigde Provinciën in 1602 geïntroceerd voor alle handel ten oosten van Kaap de Goede Hoop en ten westen van de Straat van Magelhaen, kon de Compagnie doorheen de eerste decennia van de zeventiende eeuw haar activiteit ontplooiën op twee vlakken. Enerzijds kon ze een netwerk uitbouwen voor intra-Aziatische handel, anderzijds kon de VOC een stevige mercantiele verbinding tot stand brengen tussen de Aziatische markten en de Nederlandse, en bij uitbreiding de Europese. De Compagnie was opgebouwd uit zes kamers (Amsterdam, Zeeland, Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen) die volgens een vaste verdeelsleutel de activiteiten in het thuisland⁵ voor hun rekening namen. De initiatiefnemers van de Compagnie die het nodige kapitaal bijeenbrachten, de zogenaamde bewindhebbers, werden door hun respectieve kamers afgevaardigd in de Vergadering der Heren Zeventien, die het centrale beleid bepaalde⁶.

¹ Over het belang van de staatkundige inrichting voor het succes van de Republiek, verscheen: PRAK (M.). Gouden Eeuw: Het raadsel van de Republiek. Nijmegen, SUN, 2002.

² Over het cultureel-maatschappelijke veld, zie onder meer: FRIJHOFF (W.) en SPIES (M.). 1650: Bevochten gendracht. Den Haag, SDU, 1999.

³ TEMPLE (W.). Observations upon the United Provinces of the Netherlands. London, 1673.

⁴ BARBOUR (V.). Capitalism in Amsterdam in the seventeenth century. Baltimore, John Hopkins Press, 1950. DE VRIES (J.) en VAN DER WOUDE (A.). Nederland 1500-1815: de eerste ronde van moderne economische groei. Amsterdam, Balans, 2005.

⁵ Dat ging dan om de bouw en uitrusting van schepen, het financieren van ladingen, de verkoop van exotische producten en dergelijke meer. GAASTRA (Femme). De Geschiedenis van de VOC. Walburg Pers, Zutphen, 2002, p. 20.

⁶ GAASTRA. De geschiedenis. pp. 19-21.

Nogal wat economen en historici beschouwen de VOC als een directe voorganger van de moderne naamloze vennootschap⁷. Men doet er echter goed aan de VOC niet zonder meer te beschouwen als onderneming naar hedendaagse standaarden. De Compagnie was immers nauw gebonden aan politieke belangen⁸. Dit komt onder meer tot uiting in de soevereine rechten, die de VOC in staat stelde om in naam van de Staten-Generaal forten te bouwen, gouverneurs aan te stellen, soldaten te legeren en verdragen te sluiten⁹. Door haar binding met Staten-Generaal, was de Compagnie ook nauw betrokken bij militaire conflicten binnen en buiten Europa. Dit bracht grote lasten met zich mee, die samen met andere oorzaken leidden tot grote financiële moeilijkheden in de jaren tachtig van de achttiende eeuw. In het voorjaar van 1796 werd de VOC genationaliseerd en haar enorme schuldenlast werd overgenomen door de jonge Bataafse Republiek. De ontbinding liet nog op zich wachten tot 1798¹⁰.

1.2 Het debat

Over het belang van de VOC voor de economische bloei van de Republiek, met de zeegewesten voorop, bestaat geen eensgezindheid. De vraag naar de rol van de Compagnie in de totstandkoming van het commerciële primaat van de regio, kadert in een breder debat over de aard en fasering van de economische take-off. Het centrale discussiepunt betreft de mate waarin de periode voor omstreeks 1585 beschouwd kan worden als een aanzet tot de Gouden Eeuw.

De meest traditionele visie in dit oude debat verklaart het economische succes op politieke gronden: het afwerpen van het Spaanse juk en de onafhankelijkheid liggen aan de basis van het economische en culturele welvaren. Robert Fruin was één van de eerste en voornaamste auteurs die deze beeldvorming, die men vanuit economisch opzicht bezwaarlijk als wetenschappelijk kan classificeren, onderuit haalde. Niet de onafhankelijkheid, maar de migratiebeweging vanuit de Zuidelijke Nederlanden gaf, volgens hem, het Noorden de beslissende impuls. De val van Antwerpen in 1585 in het bijzonder, zorgde ervoor dat 'de ondernemendste mannen van al de gewesten' naar Holland en Zeeland trokken om van daaruit hun handel voort te zetten¹¹.

⁷ STEENSGAARD (N.). 'The Dutch East India Company as an institutional innovation'. In: AYMARD (M.) (ed.). Dutch Capitalism & World Capitalism. Cambridge, 1982, p. 239. DEN HEIJER (H.). De geöctrooieerde compagnie: de VOC en de WIC als voorlopers van de naamloze wetenschap. Amsterdam, Kluwer, 2005. GELDERBLOM (O.) en JONKER (J.). 'Completing a Financial Revolution: The Finance of the Dutch East India Trade and the Rise of the Amsterdam Capital Market, 1595–1612'. In: The Journal of Economic History 64, 3, 2004, pp. 641-672.

⁸ Enthoven heeft het zelfs over "een symbiotische relatie". ENTHOVEN (V.). 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Staten-Generaal'. In: Armamentaria 36, 2001, pp. 31-50.

⁹ GAASTRA, De geschiedenis, pp. 21-23.

¹⁰ GAASTRA, De geschiedenis, pp. 166-170.

¹¹ FRUIN (R.). Tien jaren uit den Tachtigjarigen Oorlog, 1588-1589. Amsterdam, Gebhard, 1861, p.210.

Fruins visie zou dominant blijken doorheen de tweede helft van de negentiende eeuw. Zijn invloed is duidelijk vast te stellen in publicaties van De Roever¹², Vlietinck¹³ en Reesse¹⁴. Eggen schreef aan het begin van de twintigste eeuw dat de migratie van handelaren met een sterke ondernemingsgeest en veel ervaring beslissend was geweest voor de opmars van de Hollandse economie¹⁵. Dat beeld werd nog versterkt in verschillende biografieën over uitgeweken Nederlandse kooplieden, waaronder velen een gewichtige rol speelden in de uitbouw van de handel, onder meer via hun participatie in de VOC. Dergelijke publicaties zijn er van de hand van Bakhuizen van den Brink, Jameson, De Stoppelaar, Kernkamp, Wiersum, Ligtenberg, Dahlgren en Breedvelt-van Veen¹⁶.

Rond de overgang naar de twintigste eeuw, werd deze visie steeds meer bestreden. Eén van de eersten om de gedachtegang van Fruin en zijn navolgers in twijfel te trekken, was Brugmans. In zijn *Geschiedenis van Amsterdam* stelde hij dat Amsterdam al een toenemende economische activiteit kende voor de immigratie¹⁷. Scherper was de analyse van Kuiper, die al een sterk ontwikkelde Hollandse economie meende te herkennen in de zestiende eeuw. De Hollandse stapelmarkt was al in volle ontwikkeling, en net om die reden trok het gewest zoveel ondernemende inwijkelingen aan¹⁸. Een gelijkaardig standpunt vinden we bij Van Schelven¹⁹. Deze gedachtegang onderscheidt zich door haar datering van de expansie van de commerciële activiteit, die verschoven wordt naar de zestiende eeuw. Bijgevolg wordt er minder gewicht toegekend aan de onafhankelijkheid of de migratie van Antwerpse ondernemers, en wordt er integendeel continuïteit met de voorgaande periode

¹² DE ROEVER (N.). 'Over den invloed door de Zuid-Nederlanders uitgeoefend op den bloei van het Noorden en bijzonder op dien van Amsterdam'. In: *Handelingen van het XXe Nederlandsch Taal- en Letterkundig Congres te Amsterdam*. Amsterdam, 1887, p.143.

¹³ VLIETINCK (E.). 'Welken invloed hebben sedert het einde der XVIe eeuw de Zuidnederlanders op den bloei van het Noorden geoeffend en omgekeerd'. In: *Handelingen van het XVVe Nederlandsch Taal- en Letterkundig Congres, gehouden te Gent... 1899*. Gent, 1900, pp. 284-286.

¹⁴ REESSE (J.). *De suikerhandel van Amsterdam, van het begin der 17de eeuw tot 1813. Een bijdrage tot de handelsgeschiedenis des vaderlands, hoofdzakelijk uit de archieven verzameld en samengesteld*. Haarlem, Kleyenberg, 1908, pp. 26-27. De invloed van Fruin op De Roever, Vlietinck en Reesse wordt onderkend door GELDERBLOM (O.). *Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Amsterdamse stapelmarkt (1578-1630)*. Hilversum, Verloren, 2000, p.17.

¹⁵ EGGEN (J.). *De invloed door Zuid-Nederland op Noord-Nederland uitgeoefend op het Einde der XVI^e en het Begin der XVII^e eeuw*. Gent, Siffer, 1908, p.135, p. 203.

¹⁶ BAKHUIZEN VAN DEN BRINK (R.). 'Isaac Lemaire'. In: *Studiën en Schetsen over Vaderlandsche Geschiedenis en Letteren* IV. Den Haag, 1877. JAMESON (F.). *Willem Usselinx, founder of the Dutch and Swedish West India Companies*. New York, Putnam, 1887. DE STOPPELAAR (J.). *Balthasar de Moucheron : een bladzijde uit de Nederlandsche handelsgeschiedenis tijdens den tachtig-jarigen oorlog*. Den Haag, Nijhoff, 1901. KERNKAMP (G.). 'Brieven van Louis de Geer 1618-1652'. In: *Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap* 29, 1908, pp.197-331. WIERSUM (E.). 'Johan van der Veken, koopman en bankier te Rotterdam 1583-1616'. In: *Handelingen en Mededeelingen van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden*, 1911-1912, pp. 165-190. LIGTENBERG (C.). *Willem Usselinx*. Utrecht, Oosthoek, 1914. DAHLGREN (E.). *Louis de Geer 1587-1652. Hans lif och verk*. Uppsala, Almqvist & Wiksell, 1923. BREEDVELT-VAN VEEN (F.). *Louis De Geer 1587-1652*. Amsterdam, Paris, 1935.

¹⁷ BRUGMANS (H.). *Geschiedenis van Amsterdam*. Utrecht, Het Spectrum, 1900, p. 8.

¹⁸ KUIPER (E.). 'De betekenis van de Vlamingen en Brabanders voor onze beschaving en handel in 't laatste der 16^e eeuw'. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis, Land- en Volkenkunde* 30, 1915, pp. 1-18.

¹⁹ VAN SCHELVEN (A.). *Omvang en invloed der Zuid-Nederlandsche immigratie van het laatste kwart der 16^{de} eeuw*. Den Haag, 1919, pp. 24-30 en 57.

voorgestaan. Dit impliceert dat het belang van de handel met Oost-Azië voor de economische boom tot een secundaire verklaringsfactor gedegradeerd wordt.

De continuïteitsthese ging het debat pas domineren tijdens het interbellum, waarvoor Van Dillen het meeste lof verdient. Op basis van meer kwantitatief onderbouwde onderzoeksmethoden, stelde hij in verschillende studies vast dat de Antwerpse handel reeds halverwege de zestiende eeuw in een zware crisis terecht kwam, terwijl Amsterdam over een groeiende handelsvloot kon beschikken. De groei van de Hollandse stapelmarkt was volgens Van Dillen dan ook in de eerste plaats op eigen rekening te schrijven. Belangrijker dan de Aziatische handel, was de handel op de Oostzee waarin vooral Amsterdam al sinds de vijftiende eeuw een belangrijk aandeel verwierf²⁰. Van Dillens stelling bleef op het voorplan tot in de jaren '50. Zo gingen zowel Westerman²¹ als Jansma²² ervan uit dat Amsterdam al een handelscentrum van belang was voordat Antwerpen viel.

Johan De Vries stuurde die visie bij. Hoewel ook hij het belang van de zestiende-eeuwse Amsterdamse handel niet wou onderschatten, onderscheidde hij toch een plotse en sterke opstoot van de economische activiteit na 1585. Net als Fruin tilde hij zwaar aan de immigratiegolf, maar belangrijk waren ook "exogene factoren", in het bijzonder de achterstand van omliggende landen ten gevolge van religieuze en politiek-militaire strubbelingen²³. Zodoende kwam De Vries tot een vrij sterk contrast tussen de beide perioden, ten voordele van de schittering van de Gouden Eeuw. Volgens Noordegraaf is dit beeld kenmerkend voor vele onderzoekers sinds de jaren 1960. Het jaar 1585 geldt dan als een duidelijk breukpunt, geaccentueerd door een nadruk op nieuwe fenomenen als wisselbanken, beurzen, notariële diensten en de handelscompagnieën²⁴.

De tegengestelde visie werd in 1979 gerenoveerd door Fernand Braudel, in het derde deel van zijn *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme*. Volgens hem vloeide het Hollandse overwicht in de wereldhandel voort uit het overwicht in het transport van graan, hout, zout, vis en andere bulkgoederen. Een bijzonder belang wordt toegekend aan de zestiende-eeuwse handel met de Baltische regio, die al sinds het Ancien Régime de

²⁰ VAN DILLEN (J.). Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam. Den Haag, Nijhoff, 1929, xxix. VAN DILLEN (J.). 'Amsterdam in Bredero's tijd'. In: De Gids II, 1935, p. 311. VAN DILLEN (J.). 'Over den invloed der Zuid-Nederlanders op den bloei van Amsterdam in de eerste helft der XVIIe eeuw'. In: Provinciaal Utrechts Genootschap van Kunsten en Wetenschappen. Verslag van het verhandelde in de sectievergaderingen en de algemene vergadering gehouden den 31sten mei en 1sten juni 1937. Utrecht, 1937, pp. 52-53. VAN DILLEN (J.). Het oudste aandeelhoudersregister van de Kamer Amsterdam der Oost-Indische Compagnie. Nijhoff, Den Haag, 1958, pp. 49-69. VAN DILLEN (J.). Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek. Den Haag, 1970, p. 10.

²¹ WESTERMANN (J.C.). 'Statistische gegevens over den handel van Amsterdam in de zeventiende eeuw'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 61, 1948, pp. 3-30.

²² JANSMA (T.S.). 'Scheepvaartpolitiek van Amsterdam in de tweede helft der vijftiende eeuw'. In: Jaarboek Amstelodamum 47, 1955.

²³ DE VRIES (Joh.). De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw. Amsterdam, Harms, 1959, pp. 14-16.

²⁴ NOORDEGRAAF (L.). 'Nederlandse handelsgeschiedenis in de late Middeleeuwen en vroegmoderne tijd'. In: DERKS (S.). (ed.). Nederland in de wereld: opstellen bij honderd jaar Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Amsterdam, Boom, 2002, p. 134.

benaming *moedernegotie* met zich meedraagt. “L’essentiel”, aldus Braudel, “c’est joué avant 1585”. Het ontstaan van het overwicht in massagoederenverkeer wordt op zijn beurt gezien als resultante van de golfbewegingen in de Europese economie, die bekend staan onder de naam seculaire trend. Daarmee legt Braudel een expliciete verbinding met een andere oude discussie in de Nederlandse economische historiografie, die de conjuncturele fasering van de economische ontwikkeling betreft. Meerbepaald volgt uit deze gedachtegang, dat de inkrimping van het massagoederenverkeer na 1650 zich moet weerspiegeld hebben in een neergang van de Hollandse stapelmarkt. Die neergang is dan een kenmerk van wat in de Braudeliaanse terminologie een *renversement de la tendance seculaire* genoemd wordt²⁵.

Een heel ander geluid is te horen bij Jonathan Israel, die in zijn eigen overzichtswerk van de Nederlandse vroegmoderne handel regelrecht tegen Braudel ingaat. Israel verwerpt heel expliciet het belang van de Oostzeehandel in graan, vis, hout en andere bulkgoederen. Volgens hem waren het luxeproducten, *rich trades*, die de Hollandse handel tot ongekende hoogten stuwden. De opkomst en het verval van de stapelmarkt werd vrijwel volledig bepaald door deze handel in luxegoederen. Hij onderstreept daarbij vooral het belang van producten uit de Levant en Oost-Azië. Wanneer Israel ook teruggrijpt naar de immigratie van ondernemende Antwerpenaars als één van de belangrijkste verklaringen voor de groei, hoeft het niet te verbazen dat hij de periode rond 1590 als een duidelijk breukpunt onderscheidt. Verder verwerpt Israel ook Braudels theorie van de seculaire trend als basisritme voor economische ontwikkeling, wat hem ertoe aanzet om de conjuncturele ommekeer omstreeks 1650 te verwerpen, en integendeel blijvende groei te poneren²⁶.

Verschillende auteurs hebben positie ingenomen in deze tegenstelling tussen Braudel en Israel. Een opmerkelijke aanhang vond Braudel in de jaren '80 en '90 in de universiteit van Wageningen. De onderzoekers van de zogeheten Wageningse School ondersteunden de continuïteitsthese vanuit diverse invalshoeken, in het bijzonder de agrarische geschiedenis. Een uitschieter is Ad van der Woude, die samen met Jan De Vries in 1995 een handboek uitbracht dat sindsdien beschouwd wordt als een standaardwerk voor de Nederlandse economische geschiedschrijving. Hun analyse doet aanvankelijk wat aan het verhaal van Van Dillen denken: de hoogdagen van de Republiek worden gefundeerd op zestiende-eeuwse groei, terwijl Antwerpen niet zozeer ten onder ging aan politieke strubbelingen maar aan economische problemen, die zich al vanaf de jaren 1550 lieten voelen. De auteurs onderscheiden zich door hun sterke nadruk op de integratie van de oostvaart (op de Oostzee) en de westvaart (naar Frankrijk en vooral Iberië), die zich vanaf 1560 aandienende. Ten gevolge van de oorlog lieten de positieve gevolgen daarvan nog op

²⁵ BRAUDEL (Fernand). *Civilisation matérielle, Economie, Capitalisme, XV-XVIIe siècle. Tome 3: Le Temps du Monde*. Paris, Colin, 1979, pp. 174-177.

²⁶ ISRAEL (J.). *Dutch primacy in World trade 1585-1740*. Oxford, Clarendon, 1989.

zich wachten, maar de oost-westhandel in laagwaardige massagoederen vormde volgens hen de basis van het nieuwe handelssysteem van de zeventiende eeuw²⁷. Ook Noordegraaf schaarde zich achter de continuïteitsthese en liet niet na Israel te bekritisieren²⁸. De standpunten van Van Zanden lieten nog minder aan de verbeelding over²⁹.

In de actuele literatuur krijgt de discontinuïteitsthese echter het meeste krediet. Clé Lesger is van mening dat de Hollandse economie doorheen het gros van de zestiende eeuw weinig ontwikkeld was, en dat de Antwerpse nieuwkomers daar verandering in brachten³⁰. Prak en Frijhoff zijn dezelfde mening toegedaan: de sluiting van de Schelde is “zonder twijfel de belangrijkste” factor in de ontwikkeling van Amsterdam. De jaren 1590 worden in hun ogen gekenmerkt door diverse kenteringen en innovaties, waaronder het opzetten van Aziatische handelscontacten³¹. Kaptein wijst op de reeds ontwikkelde textielhandel in die periode, maar distantieert zich van de idee dat 1585 een keerpunt zou zijn³². In een pas verschenen boek neemt Gelderblom een standpunt in dat men als neutraal zou kunnen bestempelen, maar ook hij kan niet aan het grote belang van de immigratie heen. Bovendien stelt hij dat de VOC een gigantische bijdrage geleverd heeft aan de accumulatie van middelen in Amsterdam, waardoor het belang van de zestiende eeuw ook bij hem naar de achtergrond verschuift³³.

1.3 Probleemstelling

Het is de opzet van dit onderzoek om op basis van kwantitatief bronnenmateriaal te bepalen, in welke mate de zeventiende-eeuwse handelsexpansie van de Noordelijke Nederlanden toe te schrijven is aan de bloei van de handel met het Oostzeegebied, dan wel aan de ontplooiing van het handelsnetwerk van de VOC dat Europa met Azië verbond. Deze vraagstelling geeft aanleiding tot een opbouw in drie pijlers.

²⁷ VAN DER WOUDE (A.) en DE VRIES (J.). Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei. Amsterdam, Balans, 1995.

²⁸ NOORDEGRAAF (L.). 'Vooruit en achteruit in de handelsgeschiedenis van de Republiek'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 106, 3, 1991, pp. 458-468.

²⁹ VAN ZANDEN (J.). Arbeid tijdens het handelskapitalisme. Opkomst en neergang van de Hollandse economie 1350-1850. Bergen, Octavo, 1991, pp. 44-49. VAN ZANDEN (J.). 'Een fraaie synthese op wankelende basis'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 106, 3, 1991, pp. 451-457.

³⁰ LESGER (C.). 'De wereld als horizon'. In: FRIJHOFF (W.) en PRAK (M.). Geschiedenis van Amsterdam deel II. Amsterdam, Boom, 2004, pp. 103-175. LESGER (C.). Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca. 1630. Hilversum, Verloren, 2004.

³¹ PRAK (M.) en FRIJHOFF (W.). 'Centrum van de wereld'. In: FRIJHOFF (W.) en PRAK (M.). Geschiedenis van Amsterdam, deel II. Amsterdam, Boom, 2004, pp. 9-16. PRAK, Gouden Eeuw, pp. 107-111.

³² KAPTEIN (H.). 'De Nederlandse textielhandel 1530-1610, Een discussie met Jonathan Israel'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 114, 2001, pp. 492-514. KAPTEIN (H.). 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling 1200-1578'. In: CARASSO-KOK (M.) (ed.). Geschiedenis van Amsterdam: Een stad uit het niets, tot 1578. Amsterdam, Boom, 2004, pp. 109-174.

³³ GLEDERBLOM (O.), Zuid-Nederlandse kooplieden, pp. 79-84. GELDERBLOM (O.). 'The Golden Age of the Dutch Republic'. In: LANDES (D.) (ed.). The History of Entrepreneurship from Ancient Mesopotamia to Modern Times. Princeton, Princeton University Press, 2010, pp. 156-182.

Vooreerst zal het concrete verloop van de alomvattende mercantiele ontwikkeling van de Verenigde Provinciën vastgesteld moeten worden. Als indicatoren worden de cijfers gebruikt van de voornaamste geïnde handelsheffingen zoals zij gepubliceerd en verder verwerkt werden door Becht en anderen³⁴. Veel vernieuwende inzichten zijn hiervan niet te verwachten, aangezien de cijfers van de konvoeien, licenten en andere tollens (cf. verder) in het verleden al door menig auteur geanalyseerd werden³⁵. In het licht van dit onderzoek zullen deze brongegevens echter van groot belang zijn, en om die reden worden ze hier hernomen en gecorrigeerd voor inherente onnauwkeurigheden als wijzigende heffingsvoeten, ontduiking en inflatie, wat in eerdere studies nagelaten werd. Op deze grond zal per jaar een raming gemaakt worden van de waarde van de internationale handel van de provinciën. Vanwege het grote belang dat doorgaans toegeschreven wordt aan het gewest Holland en de stad Amsterdam in het bijzonder, zullen voor deze twee omschrijvingen afzonderlijke cijferreeksen opgesteld worden, in functie van een geografische differentiatie van de verdere analyse.

In tweede instantie wordt de *moedernegotie* op de Oostzee onder de loep genomen. Hiervoor is er met de Sonttabellen een zeer waardevolle bron beschikbaar. De tabellen zijn de gepubliceerde verwerking van de registers van de Sonttol, die geïnd werd op het scheepvaartverkeer op de gelijknamige zee-engte tussen de Noordzee en de Oostzee. Met hun weergaven van zowat alle goederen die door de Sont vervoerd werden over een periode van drie eeuwen, zijn de tabellen een van de belangrijkste bronnen voor de Europese economische geschiedenis. Samen met gegevens over de contemporaine waarde van de verschillende getransporteerde producten, zal er dan ook dankbaar gebruik van gemaakt worden om de waarde te ramen van de handelsactiviteiten van de Provinciën in de regio. Ook hier worden afzonderlijke gegevens berekend op Noord-Nederlands, Hollands en Amsterdams niveau.

De derde pijler betreft de VOC zelf. Op basis van verscheidene cijferreeksen die aan de boekhouding en financiële verantwoordingen onttrokken worden, waaronder de waarde van de verscheepte goederen en hun verkopen, zal de jaarlijkse waarde van de Aziatische handel vastgesteld worden. De drievoudige geografische uitsplitsing is ook hier aan de orde.

In het sluitstuk dat daarop volgt, worden de eindjes van de drie voorgaande delen aan elkaar geknoopt. Met gegevens over de waarde van de totale handel en van de trafieken

³⁴ BECHT (H). Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17^e eeuw (1579-1715). Amsterdam, Boucher, 1908. WESTERMANN (J.). 'Statistische gegevens over den handel van Amsterdam in de zeventiende eeuw'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 61, 1948, pp. 3-30. BRUGMANS (J.). 'De Oost-Indische Compagnie en de welvaart in de Republiek'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 61, 1948, pp. 225-231.

³⁵ Johan De Vries staat bekend om zijn ramingen van de internationale handel, met zwaartepunt in de achttiende eeuw. Zie: DE VRIES. De economische achteruitgang. Ander cijfermateriaal van geïnde heffingen werd geanalyseerd door OLDEWELT (W.F.H.). 'De scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de 17^e en 18^e eeuw'. In: Jaarboek Amstelodamum 45, 1953, pp. 114-151.

met de Baltische en Aziatische regio's, is het mogelijk om de aandelen van de beide laatste in het totaal te berekenen en na te gaan in hoeverre de ontwikkelingen van de respectieve handelswaarden aan elkaar gecorreleerd zijn. Ook eventuele overeenstemmingen in de fasering van de afzonderlijke handelsontwikkelingen zouden indicatief kunnen blijken voor het relatieve belang van de beide goederenstromen. Deze berekende aandelen, correlaties en temporele aspecten moeten toelaten om uitspraken te doen over het relatieve belang van de VOC en de Oostzeehandel voor de commerciële take-off van Amsterdam, van Holland en van de Republiek in het algemeen.

Aansluitend kan ook de brug gelegd worden naar de literatuur. Immers, als zou blijken dat de commerciële groei al een sterke aanvang nam voordat de VOC haar activiteiten ten volle kon ontplooiën, kan men stellen dat het gewicht van de Compagnie als oorzaak van de zeventiende-eeuwse commerciële bloei gering is. Het standpunt van Jonathan Israel over de *rich trades* zou in dat geval incorrect blijken. Anderzijds impliceert de redenering van Braudel en anderen die een primordiaal belang toekennen aan het Balticum, dat het grondritme van de ontwikkeling van de Hollandse stapelmarkt zou samenvallen met dat van de handel in massagoederen met de Oostzeeregio³⁶. Een vergelijking van de evolutie van de algemene internationale handel met de verhandeling van Baltische bulkgoederen kan dus het fundament van de continuïteitsthese bevestigen dan wel ontkrachten.

De temporele afbakening van dit onderzoek wordt grotendeels bepaald door de reikwijdte van de bronnen. Het bronmateriaal voor de berekening van de waarde van de totale handel is grotendeels beschikbaar vanaf het einde van de zestiende eeuw tot een eind in de achttiende, en volstaat dus ruimschoots voor de zeventiende eeuw. De gegevens voor de Oostzeehandel en de VOC zijn mogelijk enkel over kortere perioden voorhanden; deze beperkingen zullen blijken in de loop van het onderzoek. Het spreekt voor zich dat er gestreefd wordt naar een zo breed mogelijk beeld dat de hele zeventiende eeuw kan overspannen.

1.4 Verantwoording van de gebruikte bronnen

We ronden dit inleidende hoofdstuk af met een bemerking over een van de bronnen. Het eerste luik van deze scriptie steunt op gegevens van de zogenaamde konvooien en licenten, de voornaamste heffingen op in- en uitvoer in de Republiek. Het gebruik van deze gegevens als serieel bronnenmateriaal is het onderwerp van controversen. Israel bestreed het gebruik hiervan op grond van vermeende incorrectheden, die hij overigens meent te herkennen in

³⁶ NOORDEGRAAF, Vooruit en achteruit, p. 459.

alle kwantitatieve gegevens uit de vroegmoderne periode. 'I believe it to be essential to restrict statistical work to a subordinate role', aldus Israel, die in kwalitatieve bronnen het heil ziet³⁷. In zijn navolging rust er sinds pakweg twintig jaar een taboe op de konvooien en licenten, die onbruikbaar zouden zijn vanwege de wijzigende heffingsvoeten en de ontduiking. Dat gaat zover, dat auteurs zelfs in overzichtswerken van de vroegmoderne Nederlandse economie nog liever voorbijgaan aan de zeventiende-eeuwse handelsconjunctuur, dan zich op de konvooien en licenten te baseren³⁸.

Naar het standpunt van ondergetekende is deze manier van doen volkomen ongerechtvaardigd. Mits enige inspanning kunnen de konvooien en licenten immers gecorrigeerd worden naar hun wijzigende voeten. Dat ontduiking enkel op een minder accurate manier in de cijfers meegerekend kan worden, is onvoldoende reden om ze niet te gebruiken, want op basis van die gedachtegang zou elke fiscale bron per definitie onbetrouwbaar zijn en verbannen moeten worden uit het repertorium van de onderzoeker.

Door de konvooien en licenten links te laten liggen, gaat men voorbij aan de unieke waarde van één van de enige doorlopende cijferreeksen over de economie van de Republiek. Discrepanties in tarifiering bestaan inderdaad, maar kunnen op basis van de literatuur ter zake uitgevlakt worden. Resterende imperfecties zijn weliswaar niet uit te sluiten, maar het tegendeel kan bezwaarlijk beweerd worden van ander statistisch materiaal of van kwalitatieve gegevens. Het gebruik van de konvooien en licenten wordt hier dan ook zowel verantwoord als aangewezen geacht.

³⁷ ISRAEL (J.). 'The 'New History' versus 'traditional history' in interpreting Dutch World trade primacy'. In: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 106, n° 3, 1991, pp. 469-479.

³⁸ VAN DER WOUDE en DE VRIES. *Nederland 1500-1815*. p. 570.

2.1 Konvooien en licenten

Al kort na het ontstaan van de Verenigde Provinciën, werden de 'konvooien en licenten' ingevoerd, als oorlogsheffingen op handelsactiviteiten. Deze bijzondere taken deden dienst als lucratiever alternatief voor een volledig embargo tegenover vijandelijke mogendheden. Oorspronkelijk werden de konvooien geïnd op alle handel met neutrale landen, en op import uit vijandelijke gebieden. De licenten werden daarentegen geheven op alle export naar vijandelijke regio's, of naar nabijgelegen gebieden van waaruit de vijand zich zou kunnen bevoorraden. De aanvankelijke bedoeling van de heffingen werd echter vergeten, en ze bleven ook van kracht in periodes van wapenstilstand of vrede. Naderhand werd er ook niet langer een onderscheid gemaakt tussen konvooien enerzijds en licenten anderzijds, die samen geheven werden op alle internationale handel. Er trad vermenging op, en ze werden steeds gezamenlijk beschouwd door het beleid. De konvooien en licenten werden geïnd in de kantoren van de admiraliteiten. Deze laatste waren de vijf onderverdelingen van de marine: Amsterdam, West-Friesland en het Noorderkwartier (met zetels in Hoorn en Enkhuizen), Zeeland, Friesland, en tenslotte de admiraliteit op de Maze (te Rotterdam)³⁹.

De konvooien en licenten waren conventionele tarieven. Ze werden dus betaald door iedereen, ongeacht status of nationaliteit. Daarop gelden twee belangrijke uitzonderingen. De Westindische Compagnie (WIC), met een quasi-monopolie op de handel van de Verenigde Provinciën met de Nieuwe Wereld en de westelijke Afrikaanse kusten, betaalde geen konvooien en licenten⁴⁰. De Verenigde Oostindische Compagnie van haar kant deed dat aanvankelijk wel, maar zag in 1683 een akkoord in werking treden met de admiraliteiten, waarbij ze vrijgesteld werd van ad valorem rechten, om in de plaats daarvan een onderhandeld bedrag over te dragen, buiten de ontvangstkantoren om. De rechten die de producten van de WIC, en van de VOC vanaf 1683 hadden kunnen opbrengen, zitten dus niet meer in de cijfers vervat⁴¹.

³⁹ ENGELHARD (Julius L.F.). Het generaal-plakkaat van 31 juli 1725 op de konvooien en licenten en het lastgeld op de schepen: een studie over de heffing der in- en uitvoerrechten van de republiek der vereenigde Nederlanden, hoofdzakelijk tijdens de achttiende eeuw. Assen, Van Gorcum, 1970. LESGER (Clé). The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and the Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550-1630. Aldershot, Ashgate, 2006, pp. 267-279. KLUIVER. De soevereine. p. 124. BINDOFF. The Scheldt question. p. 88. ROGGEMAN (T.). Nu zijn wij dan goede vrienden! Intergouvernementele betrekkingen tussen de Verenigde Provinciën en de Zuidelijke Nederlanden tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621). Onuitgegeven masterscriptie Ugent, 2008, pp. 93-94.

⁴⁰ HEERES (W.G.). 'Annual values of Amsterdam's overseas imports and exports'. In: HEERES (W.G.). (red.). From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 263-279.

⁴¹ DE VRIES. De economische achteruitgang. p. 21.

De opbrengsten van de konvoeien en licenten werden aan het begin van vorige eeuw gepubliceerd door Becht⁴², en hebben vanaf dat moment tot omtrent de jaren '80, dienstgedaan als dankbare bron voor de economische geschiedenis van de Republiek. Bekend zijn vooral de schattingen van de totale handel in de achttiende eeuw die Johan De Vries verkreeg op basis van deze cijfers⁴³. Net als in zijn onderzoek en die van sommige andere auteurs, zullen de konvoeien en licenten hier gebruikt worden om een raming op te stellen van de waarde van de internationale handelsstromen. Anders dan in die publicaties zullen de cijfers hier op jaarlijkse basis berekend worden, en zo precies mogelijk gecorrigeerd worden naar wijzigende voeten, ontduiking, veranderingen in de muntwaarde, en later ook op de veranderende regeling met de VOC. De correcties worden achtereenvolgens aangebracht op niveau van de stad Amsterdam, het gewest Holland en de Verenigde Provinciën.

2.2 Bepaling van de handel van Amsterdam

Bij een bespreking van de handelsstromen van Amsterdam, mogen we niet zomaar de cijfers van de admiraliteit van Amsterdam overnemen. Dit admiraliteitscollege omvatte immers niet enkel de stad zelf, maar ook het gewest Utrecht, de Gelderse kwartieren Arnhem en Zutphen, het Gooi, en voor de reorganisatie van de admiraliteiten in 1597 zaten hierin ook het Noorderkwartier en Friesland vervat⁴⁴. Bijgevolg moeten we ons wenden tot de data voor het ontvangstkantoor Amsterdam, die wel representatief zijn voor de stad.

Die cijfers worden echter gekenmerkt door hiaten. Met betrekking tot de periode 1597 tot 1623 zijn geen gegevens beschikbaar, net als voor verschillende jaren in de decennia na 1620 en 1630. Deze lacunes zijn er echter niet voor de cijfers van de admiraliteit Amsterdam. Uit vergelijking van beide reeksen blijkt, dat het kantoor Amsterdam goed is voor een vrij constant aandeel van 85% tot 90% van de ontvangsten van het gelijknamige admiraliteitscollege. Daarom bestaat er voldoende basis voor extrapolatie.

De raming van de ontvangsten van het kantoor voor de jaren waarvoor wel cijfers beschikbaar zijn voor de admiraliteit, baseren we op de verhouding van de ontvangsten van het kantoor, tegenover de ontvangsten van de admiraliteit. Bij de schatting voor elk

⁴² BECHT (H). Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17^e eeuw (1579-1715). Amsterdam, Boucher, 1908.

⁴³ DE VRIES. De economische achteruitgang.

⁴⁴ S.n. 'De hervormingen van de graaf van Leicester, 1586-1588'. Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N10281>, op 5 februari 2010. S.n. 'Reorganisatie na het vertrek van Leicester (1588-1593)'. Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N10372>, op 5 februari 2010. S.n. 'Reorganisatie en oprichting admiraliteitscolleges (1597)'. Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N1047A>, op 5 februari 2010.

afzonderlijk ontbrekend jaar, nemen we het gemiddelde percentage van verhoudingen in de twee voorgaande en twee nakomende jaren, zodat het geraamde cijfer voor het ontbrekende jaar, tegelijk een vijfjaarlijks gemiddelde is voor de omliggende periode. Indien er sprake is van twee achtereenvolgende ontbrekende jaren, passen we dezelfde methode toe voor op basis van de drie beschikbare jaartallen binnen een marge van twee jaren voor en na het jaartal in kwestie. Op deze manier komen we tot realistische gegevens voor de jaartallen 1627, 1631, 1632, 1637 en 1638. In tabel 1.1 in bijlage, worden geëxtrapoleerde gegevens aangeduid door onderlijning.

Ook de periode 1614 tot 1623 vullen we in door extrapolatie. Daarvoor nemen we het gemiddelde percentage van de beschikbare jaren in een periode van vijf jaar na het hiaat, d.w.z. de verhouding van de kantoorcijfers voor 1624, 1625, 1626 en 1628, tegenover de admiraliteitscijfers voor dezelfde jaren. De geloofwaardigheid van het bekomen aandeel van 85,68%, wordt bevestigd door de aandelen van zowel de nakomende als de voorafgaande periode. De verhoudingen voor 1589-1596 liggen weliswaar boven de 90%, maar dit dateert van voor de admiraliteitshervorming van 1579, toen de admiraliteit Amsterdam een groter ressort had. Aldus komen we tot een doorlopende cijferreeks, reikend van 1614 tot 1715, die een weergave zijn van de ontvangsten van het kantoor Amsterdam, in gulden. Dit heeft betrekking op internationale handel in alle vormen, maar aangezien grensoverschrijdende handel vanuit of naar de stad niet over land kon plaatsvinden, kunnen we dit gelijkstellen aan opbrengsten uit internationale zeehandel.

De tweede wijziging die zich opdringt, is een correctie naar de verandering van de tarieven. Het is de bedoeling om de cijfers zo te verwerken, alsof ze over de volledige periode geïnd zouden zijn om basis van een zelfde tarief. Hiervoor wenden we ons tot de ramingen van de tariefhoogte door Westermann en Israel. Westermann stelt dat, na de herstructurering van het tarief in 1603, verschillende wijzigingen doorgevoerd werden. In 1609 werd het tarief van de konvoien en licenten verlaagd, om in 1625 op de oude hoogte hersteld te worden. In 1651 werd alweer een verlaging doorgevoerd, met enkele ondergeschikte veranderingen in 1655. De eerstvolgende wijziging vond vervolgens pas plaats in 1725. Israel toont echter overtuigend aan, dat Westermann zich op enkele punten vergist heeft. Zo moeten we de verhoging van 1625 al in 1621 situeren. Aangezien deze wijziging in het voorjaar geïmplementeerd werd, en er in de winter doorgaans weinig scheepvaartverkeer was, wordt het jaar 1621 zelf al bij het nieuwe tarief gerekend⁴⁵.

⁴⁵ ISRAEL (Jonathan). 'The 'New History' versus 'traditional history' in interpreting Dutch world trade primacy'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 106, 3, 1991, p.470. ISRAEL. Dutch primacy. WESTERMANN (J.). 'Statistische gegevens over den handel van Amsterdam in de zeventiende eeuw'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 61, 1948, pp. 3-30.

Men moet niet enkel rekening houden met wijzigingen in de tarieven van de konvooien en licenten, maar ook met andere tollens die daarmee samen geïnd werden. In 1651 werd een bijkomende heffing ingevoerd, de 'derde verhoging' van de facto 22%. Deze werden in de bronuitgave door Becht zelf al van de inkomsten van kantoren en admiraliteiten afgetrokken, maar slechts tot 1685. Hetzelfde geldt voor een tweede bijkomende heffing, de 'last- en veïlgelden', ingevoerd in 1651. Van belang is, dat zowel de derde verhoging als de last- en veïlgelden niet geïnd werden van 1681 tot 1685⁴⁶. De complexiteit van deze materie is van die aard, dat zelfs ervaren onderzoekers al eens een steek laten vallen. Zo gaat Westermann in de fout voor de jaren 1681-1685: hij laat na om de cijfers van Becht te corrigeren. Een mogelijke verklaring hiervoor is, dat hij het gewijzigde tarief (+33%) laat uitbalanceren met de correctie voor de derde verhoging (-22%), plus last- en veïlgelden. Dat zou echter verkeerd zijn, want de correctie voor de nieuwe tollens is hier overbodig, aangezien de inning hiervan opgeschort werd van 1681 tot 1685.

Concreet wordt de volgende correctie doorgevoerd. Net als bij Westermann gelden de tariefhoogten van 1603 of 1625 als basis. Voor de periode voorafgaand aan 1609 worden dus geen wijzigingen doorgevoerd. De data voor de periode 1609-1620 worden met een derde verhoogd, zoals Westermann voorstelt, om de tariefverlaging met 25% te compenseren. De cijfers reikend van 1621 tot 1651 blijven ongewijzigd, om vanaf 1652 weer een derde hoger te liggen. Voor 1685 tot 1715 trekken we van de geïnde bedragen door het kantoor Amsterdam, eerst de last- en veïlgelden van hetzelfde kantoor af. Daarna tellen we er een derde bij, in navolging van de tariefverlaging van 1651; tenslotte trekken we 22% af, voor de derde verhoging. Zodoende worden de cijfers bekomen zoals weergegeven in kolom E van bijlage 1.1 Doorheen de tabel worden de wijzigende tarieven, en de bijhorende veranderingen in berekening, gemarkeerd door horizontale lijnen.

De correcties geven niet enkel een voorlopige indicatie voor het handelsverloop, maar we kunnen er ook een multiplicatoren uit afleiden voor het tariefpercentage, om zo toekomstige correcties op een vereenvoudigde manier uit te voeren. De Vries stelt het laagste heffingspercentage voor import en export gecombineerd, op 1,7%. Een gedeeltelijke bevestiging van onze cijfers krijgen we in het hoogste percentage van De Vries: 2,3%, een derde hoger⁴⁷. Verhoudingsgewijs kunnen we volgende ratio's berekenen. Het tariefpercentage van voor 1609 bedraagt 2,3%. De verlaging van 1609 (tot 1621) maakt daar 1,7% van. Vanaf 1621 (tot 1651) moeten internationale handelaars weer een tarief van 2,3% betalen, om na 1651 (tot 1685) alweer terug te vallen tot 1,7%. Vanaf 1685 verkrijgen we een gecumuleerd percentage a rato van 2,1%.

⁴⁶ WESTERMANN. Statistische gegevens. pp. 3-30

⁴⁷ DE VRIES. *De economische achteruitgang*. p. 27.

Een bijkomende correctie heeft betrekking op de belastingsontduiking. Hierover bestaat geen eensgezindheid in de literatuur. Westermann beweert dat ontduiking tot een zesde van het verschuldigde bedrag getolereerd werd, zodat de cijfers volgens hem hoogstens 80% vormen van de eigenlijke heffingen, inclusief strafbare ontduiking⁴⁸. De Vries gaat daarentegen uit van een ontduiking van 30%⁴⁹, terwijl Israel een nog hogere fraude veronderstelt⁵⁰. De auteurs lijken wel overeenstemming te bereiken over het feit dat de ontduiking op lange termijn een min of meer constant belang aanhoudt. Dit stelt ons wel voor het probleem van het precieze gewicht van de ontduiking⁵¹. Aangezien de verwerking hiervan wel noodzakelijk is in het licht van de analyse in volgende hoofdstukken, en omdat het een te uitvoerige opdracht zou zijn om afzonderlijke berekeningen te maken voor de drie schattingen, houden we hier de kerk in het midden door de middelmatige cijfers van De Vries over te nemen. De ontduikingspercentages die in de literatuur naar voor gedragen worden, variëren niet naargelang de hoogte van de handelstarieven. Het is dan ook niet mogelijk om op dat punt te differentiëren.

Op basis van de bovenvermelde heffingsratio's en een ontduiking van 30%, komen we tot een cijferreeks die een weergave is van de waarde van de internationale handel van en naar Amsterdam, in gulden en in absolute waarde, zoals weergegeven in kolom F.

De laatste wijziging die hier aan de orde is, is een correctie naar de veranderende waarde van de gulden. We nemen hiervoor de gewogen indexcijfers die Posthumus berekende op basis van de fluctuerende waarde van een goederenmand van 44 artikelen, met als basisperiode 1721-1745 (gekozen omwille van de prijsstabiliteit)⁵². Wanneer we deze indexcijfers als percentage vermenigvuldigen met de absolute handelswaarden, bekomen we waarde van de totale Amsterdamse handelsstromen in koopkrachtpariteiten. We kunnen hiervoor verwijzen naar kolom H van bijlage 1.1.

Meteen wordt de mogelijkheid geboden om de bekomen ramingen te onderwerpen aan een kleine steekproef. De Franse historicus Michel Morineau berekende namelijk op een andere manier de waarde van de Amsterdamse in- en uitvoer voor het enige jaar waarvoor de bronnen van de konvoiregisters tot op het laagste niveau bewaard gebleven zijn, namelijk

⁴⁸ WESTERMANN. *Statistische gegevens*. pp. 4-5.

⁴⁹ DE VRIES. *De economische achteruitgang*. noten p 26.

⁵⁰ ISRAEL. *The 'New History'*. p.470.

⁵¹ Er zouden eventueel schattingen gemaakt kunnen worden voor de ontduiking op basis van kosten-batenanalyses voor fraude door de handelaars zelf, ware het niet dat de hoogte van de boetes niet bekend is.

⁵² POSTHUMUS (N.W.). *Nederlandsche prijsgeschiedenis. Deel I: Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam 1609-1914*. Leiden, Brill, 1943, p. cv.

1668. Hij stelde de import op 53,6 miljoen, de export op 28,9 miljoen gulden. Samen levert dat 82,5 miljoen gulden op, een verschil van amper drie miljoen met de eigen berekening⁵³.

2.3 Bepaling van de handel van Holland

Naar analogie met de berekeningen voor Amsterdam, kan de handel van het Hollandse gewest beschouwd worden. Een problematische factor is daarbij, dat de inning door de admiraliteitscolleges geen binding had met de interne territoriale grenzen in de Republiek. Als militaire entiteiten ressorteerden de admiraliteiten rechtstreeks onder de Generaliteit, en gewestgrenzen waren daarbij irrelevant. Bijgevolg is het onmogelijk om zelfs maar rudimentaire cijfers voor Holland af te lezen in de publicatie van Becht. We kunnen echter wel trachten om de Hollandse omschrijving te reconstrueren uit de sommatie van de ontvangsten van de kantoren op Hollands territorium. Wanneer we de data optellen van de admiraliteit van het Noorderkwartier en West-Friesland, het kantoor Amsterdam, het kantoor Rotterdam, het kantoor Dordrecht en het kantoor Enkhuizen, komen we tot gezamenlijke ontvangsten die in grote mate samenvallen met Holland. Slechts drie steden in het zuidoosten van de provincie blijven zo buiten beschouwing; Geertruidenberg, Heusden en Gorinchem stonden immers onder de admiraliteit van de Maze, en voor deze afzonderlijke kantoren zijn geen data voorhanden. Ook hier geldt de bedenking dat, gezien de afwezigheid van een internationale grens in de nabijheid van Holland, alle data beschouwd mogen worden als cijfers voor handel over zee⁵⁴.

Het voornaamste nadeel van deze benadering, wordt gevormd door de hiaten in de cijferreeksen van de diverse ontvangstinstellingen, die voor het grootste deel van de beschouwde periode verhinderen om tot een volledig gecumuleerd cijfer te komen dat representatief moet zijn voor het gewest. Zoals getoond in bijlage 1.2, zijn de vereiste getallen pas vanaf 1682 doorlopend beschikbaar, en voor de periode daarvoor kan men een betrouwbare sommatie maken voor amper acht jaren.

Extrapolatie kan deze hindernis verzachten. Vooreerst kunnen we de bijkomende gegevens invullen die we reeds berekend hadden voor het kantoor Amsterdam, al brengt dat voorlopig weinig soelaas. Voor de jaren 1590 blijkt vooral het kantoor Enkhuizen problematisch. We ramen de cijfers voor dit kantoor op basis van de gemiddelde verhouding van de ontvangsten van Enkhuizen tegenover de gezamenlijke overige Hollandse

⁵³ MORINEAU (Michel). 'La balance du commerce franco-néerlandais et la resserrement économique des Provinces-Unies au xviiième siècle'. In: Economisch-historisch jaarboek 30, 1964, 170-235. Zie ter zake ook BRUGMANS (H.). 'Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam, 1 oktober 1667-30 september 1668'. In: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap 19, 1898.

⁵⁴ S.n. 'Inventaris van het archief van de Admiraliteitscolleges, 1586-1795'. Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N100BE>, op 8 februari 2010.

ontvangsten voor de volledige jaren 1593 en 1594. Aangezien uit de data voor deze twee jaren blijkt dat Enkhuizen slechts verantwoordelijk is voor 6% van de Hollandse ontvangsten, zal de schatting hier in het slechtste geval voor een geringe afwijking zorgen. Op deze manier komen we tot betrouwbare gegevens voor 1589 tot 1592, en voor 1596. Het cijfer voor 1595 leiden we af uit de verhouding van het gesommeerde cijfer voor het Noorderkwartier, Amsterdam en Enkhuizen, tegenover het totale Hollandse cijfer, en dit voor de omliggende jaren, meerbepaald 1593, 1594 en 1596. De hiaten van Enkhuizen voor 1622, 1623 en 1628, worden dan weer bepaald op basis van het procentueel aandeel van Enkhuizen tegenover de andere entiteiten voor de volledig beschikbare jaren 1624 en 1625. De bekomen aandelen liggen in de lijn van het gewicht van Enkhuizen bij de vorige extrapolatie. Nog een enkele keer moeten we een getal voor Enkhuizen berekenen, namelijk voor het jaar 1673. Daarvoor nemen we de gemiddelde verhouding van Enkhuizen tegenover de andere kantoren voor de twee voorgaande en een nakomend jaar, om diezelfde proportie te kopiëren naar 1673.

Verder kunnen we enkel nog solide gegevens vastleggen voor de jaren waarin enkel Dordrecht ontbreekt – 1666, 1670, 1671 en 1672. Het cijfer voor 1666 bekomen we op basis van het gemiddelde aandeel van Dordrecht in het totaal voor het voorafgaande jaar en de drie nakomende jaren. De andere drie berekenen we op vergelijkbare manier, met als grond de drie beschikbare jaren voorafgaand aan deze leemte. Aangezien er voor de andere jaren steevast gegevens ontbreken voor meerdere kantoren, kunnen we daarvoor geen cijfers ramen zonder in onzekerheid te vervallen. De geëxtrapoleerde cijfers worden ook in bijlage 1.2 aangeduid door onderlijning.

De correcties naar wijzigende heffingsvoeten, ontduiking en muntwaarde, worden geïmplementeerd op volledig dezelfde manier als gedaan werd voor Amsterdam. We kunnen hiervoor terugverwijzen naar de tekst onder 2.2. Deze gelijkschakeling is verantwoord. De heffingsvoeten werden centraal bepaald, en waren bijgevolg hetzelfde voor de hele Republiek⁵⁵. Naast een vrij constant niveau van ontduiking in de tijd, is een zekere geografische coherentie niet onwaarschijnlijk, onder meer omwille van de gelijkheid van tarieven. En tenslotte kunnen we ook de correcties voor de volatiliteit van de gulden op alle analyseniveaus implementeren, gezien de aanwendingsmogelijkheden van de gulden over de gehele Republiek, en de muntliquiditeit die daarmee gepaard gaat⁵⁶. Zodoende bekomen we in kolom H de weergave van de nominale totale handel in gulden (exclusief WIC en VOC vanaf 1693), na extrapolaties voor ontbrekende gegevens en correcties voor ontduiking en tariefwijzigingen. Wanneer we ook de muntwaarde in rekening nemen (naar de waarde van

⁵⁵ DE VRIES en VAN DER WOUDE. *Nederland*. pp. 127-128.

⁵⁶ KLUIVER. *De souvereine*. p. 124.

de gulden van 1721 tot 1745, kolom I) komen we tot de waarde van de totale handel in reële termen, af te lezen in kolom J van bijlage 1.2.

2.4 Bepaling van de handel van de Verenigde Provinciën

Om tot de waarde van de handelsstromen te komen op het niveau van de hele Republiek, is het eerst en vooral nodig om de sommatie te maken van de ontvangen bedragen in alle vijf de admiraliteiten (kolom F van bijlage 1.3). Vervolgens dienen dezelfde berekeningen zich een derde keer aan: extrapoleren waar mogelijk, het tariefniveau inbrengen, ontduiking meerekenen en omzetten in reële termen.

We vangen de schattingen aan met een extrapolatie van het cijfer voor de admiraliteit Noorderkwartier en West-Friesland voor het jaar 1589. Naar de inmiddels vertrouwde methode, nemen we hiervoor het gemiddeld aandeel van de admiraliteit in kwestie ten opzichte van de waarde van de gesommeerde andere bedragen, in casu over de periode van de vijf jaren na 1589. Vervelender is echter het ontbreken van cijfers voor Friesland voor de jaren 1590, ook al omdat er geen nabije perioden zijn waarvoor alle gegevens beschikbaar zijn, en die een raming kunnen vergemakkelijken. Wanneer we ons perspectief iets verruimen en het aandeel van Friesland in het totaal van de Republiek bekijken voor alle volledig beschikbare jaren, dan blijkt dat de Friese admiraliteit goed is voor 4% van de gezamenlijke inkomsten uit konvoeien en licenten, met een iets lagere trend halverwege de 17^e eeuw. De vroegst beschikbare cijfers uit die eeuw, namelijk voor de jaren 1620, fluctueren nauw rond de 4%, met geringe afwijkingen (de standaarddeviatie bedraagt amper 0,68%, rond een gemiddelde van 4,18% van 1621 tot 1629). Er lijkt dan ook voldoende grond te bestaan om het Friese aandeel ook voor de voorgaande hiaten op een dergelijk aandeel te stellen.

De afwezigheid van data voor Friesland en het Noorderkwartier en West-Friesland van 1614 tot en met 1618, wordt bestreden door het doortrekken van het gemiddelde aandeel van de overige drie admiraliteiten in het totaal. Uit het volledige daaropvolgende decennium blijkt immers, dat de gezamenlijke inkomsten van Amsterdam, Zeeland en Maze, goed zijn voor gemiddeld 88,5% van het totaal, met een standaarddeviatie van 0,9%. Gezien de opmerkelijke stabiliteit van dit aandeel, maken we in dit geval een uitzondering op de idee dat extrapolaties bij meer dan 1 ontbrekend cijfer niet genoeg zekerheid zouden bieden.

Het ontbrekende getal in 1632 voor de Maas, vullen we in op basis van de intussen vertrouwde methode: we nemen het gemiddeld aandeel voor de twee voorgaande en twee nakomende jaren in verhouding tot het totaal, zodat het ingevulde cijfer tegelijk een vijfjaarlijks gemiddelde is. We zouden hetzelfde doen voor het totaal van 1635, ware het niet dat er geen data beschikbaar zijn voor de daaropvolgende jaren, zodat we gedwongen zijn

om ons te wenden tot vier voorgaande jaren, meerbepaald 1630, 1631, 1633 en 1634; 1632 wordt overgeslaan om in dit geval te vermijden dat een raming gegrond zouden zijn op andere ramingen. Dezelfde benadering wordt aangenomen voor de ontbrekende jaren 1639 en 1640, waarbij het alweer de admiraliteit ter Maze is die tekortschiet. Bij afwezigheid van cijfers voor voorgaande jaren, baseren we ons ook dit keer op de vier daaropvolgende.

Het is jammer dat de cijferreeks voor Zeeland ophoudt in 1675. Extrapolatie voor deze admiraliteit over een periode van 40 jaar zou echter onverantwoord zijn, zodat we ons verder beperken tot aanvullingen van 1675. Voor de jaren 1672 en 1673 is er slechts een cijfer beschikbaar voor de beide jaren samen. In plaats van dit simpelweg door twee te delen, houden we ook hier de proportionaliteit aan bij de opdeling van het gezamenlijke cijfer. Voor 1674 en 1675 baseren we ons eens te meer op het gemiddelde aandeel van de vier voorgaande jaren.

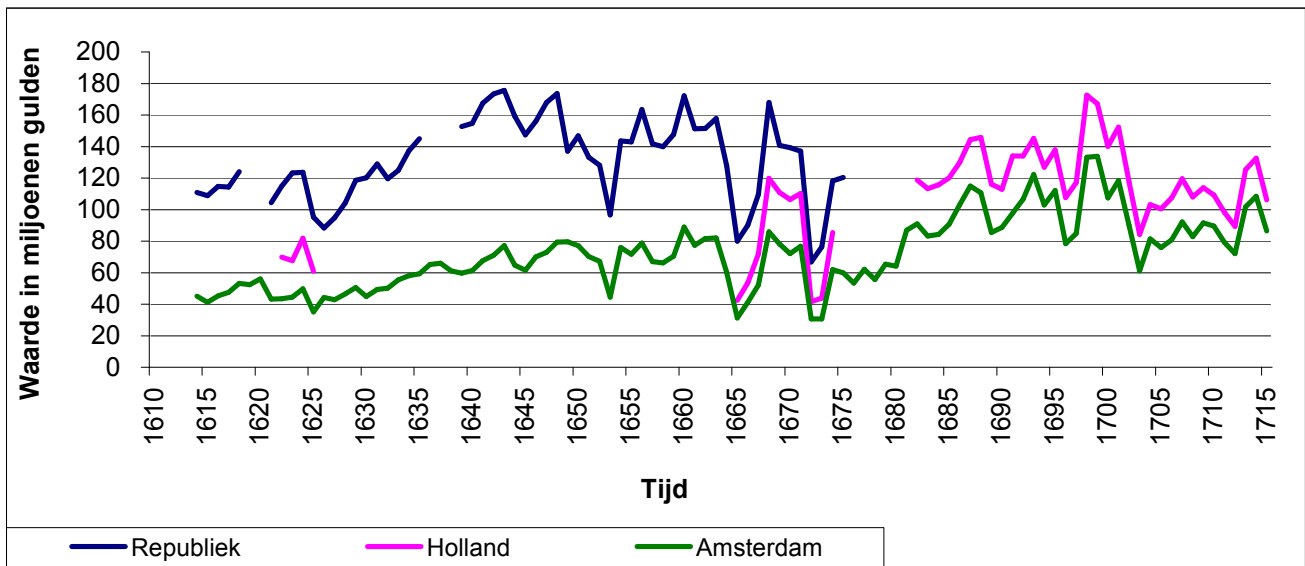
Op die manier komen we tot kolom F van bijlage 1.3, die een aanduiding is voor de ongecorrigeerde gesommeerde waarden voor de hele Republiek. Ook hier dienen volledig parallele berekeningen zich aan voor achtereenvolgens de tarieven, de ontduiking en muntwaarde. Om niet nodeloos in herhaling te vallen, kan ook hier terugverwezen worden naar de uiteenzetting in 2.2. Dezelfde bewerkingen werden uitgevoerd.

2.5 Slotbemerking

De enige resterende beperking op de berekende handelswaarden, is de vervorming omtrent 1683 ten gevolge van de regeling met de VOC⁵⁷. Ook hiervoor kunnen de gegevens gecorrigeerd worden, maar daarvoor zijn eerst nog afzonderlijke cijferreeksen nodig die in een volgend hoofdstuk uit de financiële gegevens van de Compagnie gehaald zullen worden. Voorlopig zijn dus enkel de cijferreeksen beschikbaar met een inhoudelijke breuk in het jaar 1683. Hoewel daarmee het gros van de zeventiende eeuw al op dezelfde grondslag gevestigd is, heeft het weinig zin om deze hier al een gedeeltelijke analyse te voeren en daar drie hoofdstukken verder op voort te breien. De lezer kan voor de hele analyse van het verloop van de gezamenlijke handelstrafieken terecht in hoofdstuk 5. We geven hier alvast een grafische weergave van de onvolkomen data die hierboven bekomen werden.

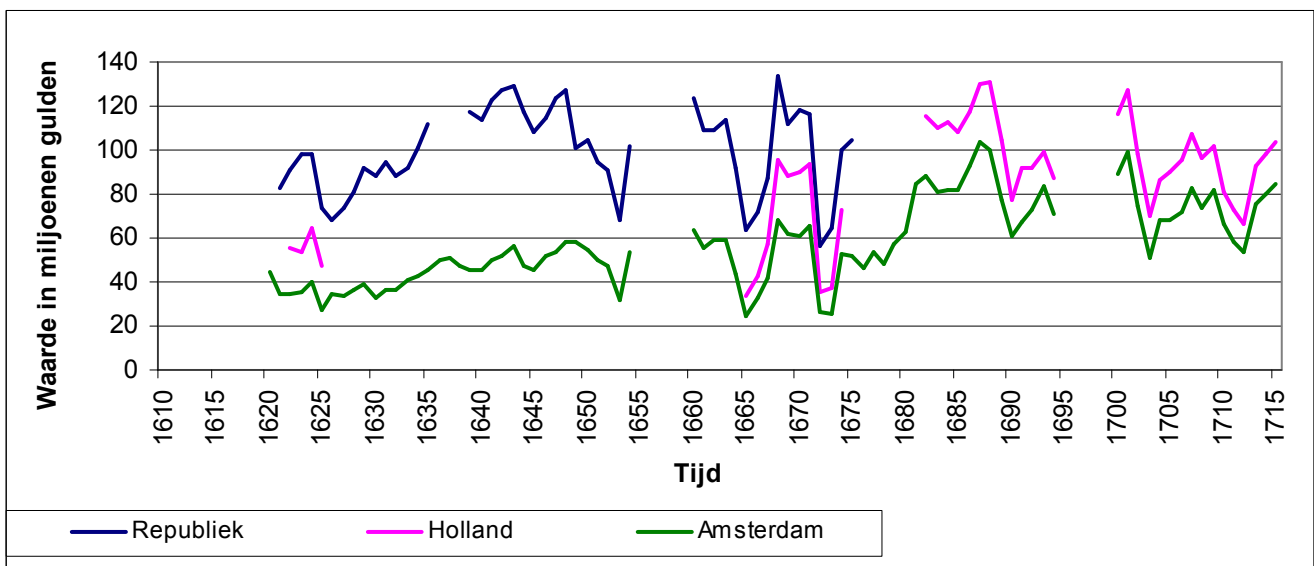
⁵⁷ DE VRIES. De economische achteruitgang. p. 21.

Grafiek 2.1: Totale nominale handelsstromen, exclusief WIC, en vanaf 1683 exclusief VOC (1610-1715)



Bron: eigen berekeningen.

Grafiek 2.2: Totale reële handelsstromen (in gulden van 1721-1745), exclusief WIC, en vanaf 1683 exclusief VOC (1610-1715)



Bron: eigen berekeningen.

Hoofdstuk 3: De handel op de Oostzee

3.1 Inleiding

‘De source ende wortel der notabelste commercie ende navigatie dezer Landen’: zo omschreef raadspensionaris Johan De Witt de graanhandel met het Oostzeegebied. Aan het begin van de zeventiende eeuw kon de Nederlandse activiteit in de regio al terugkijken op een lange voorgeschiedenis. De Hollandse en Friese steden konden in de veertiende eeuw beschikken over eigen netwerken doorheen de Deense zee-engten⁵⁸. Het relatieve gewicht dat aan de *hoofdnegotie* of *moedernegotie* toegekend moet worden is zoals gezegd een onderwerp van debat. In wat volgt, zal getracht worden om de waarde van de Noord-Nederlandse trafieken langs de Oostzee te ramen.

3.2. De handelontwikkeling voor afzonderlijke goederen

Deze analyse steunt op de Deense scheepvaartregisters, gepubliceerd als de Sonttolttabellen⁵⁹, die het transport door de enige bevaarbare zee-engte tussen de Noordzee en de Oostzee (of Baltische Zee) weergeven. Deze bron is van onschatbare waarde, met haar weergave van alle doorvarende schepen onderverdeeld in grootte, herkomst, richting en lading, en met cijfers voor alle passerende goederen, alweer onderverdeeld in bestemming en herkomst. De bron is vrij exhaustief van aard: vrijwel alle schepen die tussen de Baltische Zee en West-Europa voeren, moesten door de Sont, en sinds 1561 moest er te Helsingør een heffing betaald worden op bijna elk doorgaand product⁶⁰.

Het is de bedoeling van dit hoofdstuk, om tot een schatting te komen van de waarde van de handel van en naar de Baltische zee doorheen de tijd. Hiervoor zullen de volumes van verhandelde producten, zoals weergegeven in de Sonttolttabellen, vermenigvuldigd worden met hun contemporaine waarde op de beurs van Amsterdam, zoals gepubliceerd door Posthumus⁶¹. Om de gezamenlijke waarde in reële termen uit te drukken, zullen we gebruik maken van dezelfde indexcijfers als bij de konvooien en licenten. Hier en daar zal het nuttig blijken om hiaten te overspannen door ramingen. Dit is vooral van toepassing op

⁵⁸ KLEIN (P.W.). ‘De ‘Moedernegotie’’. In: DERKS (S.C.) red. *Nederland en de wereld. Opstellen bij honderd jaar Rijks Geschiedkundige Publicatiën*. Amsterdam, Boom, 2002, pp. 107-122.

⁵⁹ BANG (N. E.) KORST (K.). *Tabeller over skibsfart og vaeretransport gennem Oeresund 1497-1783*. 7 vols., Kopenhagen en Leipzig, 1906-1953. Hier werden de tabellen voor warentransport gebruikt. Aanvullend zijn er secundaire verwerkingen. Zie onder meer: UNGER (W.S.). ‘De publicatie der Sonttabellen voltooid’. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 71, 1958, pp. 147-205.

⁶⁰ VAN TIELHOF (Milja). *The ‘Mother of all Trades’: the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century*. Leiden, Brill, 2002, pp. 40-41. VAN TIELHOF (Milja). *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen*. Den Haag, Smits, 2002, pp. 253-254.

⁶¹ POSTHUMUS (N.W.). *Nederlandsche prijsgeschiedenis. Deel I: Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam 1609-1914*. Leiden, Brill, 1943.

de prijsreeksen. Aangezien deze een vrij lineair verloop kennen doch kunnen fluctueren op middellange termijn, zullen extrapolaties meestal gebeuren door de gemiddelde waarde te nemen van het jaar voorafgaand aan en volgend op het ontbrekende jaar in kwestie. Van deze vuistregel kan afgeweken worden wanneer de specificiteit van de situatie dat vereist.

Zoveel mogelijk producten worden beschouwd, als die in de Sonttolregisters opgenomen zijn, én als de prijsgegevens voorhanden zijn. Dat betekent onvermijdelijk dat enkele producten uit de analyse gesloten worden: meerbepaald houtproducten laten zich, vanwege hun onderlinge differentiëring, moeilijk een homogene prijs aanmeten. Dat geldt ook voor enkele producten van ondergeschikt belang, zoals kaas, bier en vlaszaad. De meest courante goederen op hout na, namelijk graanproducten, zout en haring⁶², zijn wel opgenomen. Desondanks zal de waardering die we aan het einde van deze analyse zullen bekomen, ongetwijfeld een onderschatting zijn van de werkelijke waarde van de handel over de Baltische Zee.

De accuratesse van vele fiscale bronnen wordt ondermijnd door belastingontduiking, maar in geval van de Sonttol was die gering. Voor bulkgoederen in het bijzonder was de ontduiking klein. Anders was dat met luxeproducten die op kleinere schaal verhandeld werden. Enkel de periode 1580-1617 toont zich bij wijlen problematisch, meerbepaald voor graanproducten. Hierbij werd vooral gefraudeerd door schippers uit de Nederlanden. Dit gaf aanleiding tot een radicale hervorming van de inning in 1618, gebaseerd op strikte controle van de ladingen. Vanaf die datum zijn de cijfers voor graanproducten betrouwbaar; tot voor dat jaar is enige voorzichtigheid aan de orde. Er bestaan, voor zover de auteur bekend, geen ramingen van de ontduiking, en bijgevolg kunnen de cijfers daarvoor niet gecorrigeerd worden. Over de precisie van de data voor andere producten, bestaat evenwel weinig twijfel, en de afwijkingen voor de daaropvolgende periode worden als miniem verondersteld⁶³. Ook de algemene accuratesse van de Sonttolregisters wordt hoog geacht, hoewel sommigen een afzwakking van de stiptheid menen waar te nemen doorheen de achttiende eeuw⁶⁴.

Problemen zijn er wel bij de geografische differentiëring tussen de Republiek, Holland en Amsterdam. Vooreerst zijn de cijfers voor subnationale entiteiten in de tabellen slechts opgenomen op tienjaarlijkse basis. Ten tweede werden de registraties van de herkomst van schepen gegrond op de woonplaats van de schipper. Dit vertelt dus niets over de domicilie van de eigenaar van het schip of van de handelaars die bij de verschepingen betrokken

⁶² KNOPPERS (J.) en SNAPPER (F.). 'De Nederlandse scheepvaart op de Oostzee vanaf het eind van de 17^e eeuw tot het begin van de 19^e eeuw'. In: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek*, 1978, nr. 41, pp. 115-153.

⁶³ VAN TIELHOF. *The 'Mother of all Trades'*. pp. 42-43. FABER (J.A.). 'Structural changes in the European economy during the eighteenth century as reflected in the Baltic trade'. In: HEERES (W.G.). *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 82-94.

⁶⁴ KNOPPERS (J.). 'A comparison of the Sound Accounts and the Amsterdam Galjoetsgeldregisters'. In: *The Scandinavian Economic History Review* xxiv, 1976. LINDBLAD (J. Th.) en DE BUCK (P.). 'Shipmasters in the shipping between Amsterdam and the Baltic 1722-1780'. In: *The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800*, Leiden, 1983.

waren⁶⁵. De cijfers voor Holland en Amsterdam zijn dus beperkt beschikbaar, terwijl men ook grote vraagtekens kan plaatsen bij de betrouwbaarheid van de laatste. Uit vergelijking van de Amsterdamse aandelen met de literatuur (zie de bijlagen bij hoofdstuk 2) blijkt inderdaad dat men hierop niet kan vertrouwen. De Hollandse data worden in de literatuur ondanks de complicatie van de lokalisering wel als representatief beschouwd. Hoewel dit nergens expliciet toegelicht wordt, lijkt het erop dat men veronderstelt dat schippers veelal afkomstig zijn van dezelfde streek als hun opdrachtgevers. Daarom worden de cijfers voor Holland ook hier opgenomen, hoewel de afwezigheid van een duidelijke rechtvaardiging noopt tot terughoudendheid bij de analyse.

Gezien de opzet van dit onderzoek is het niet aan de orde om de ontwikkelingen voor elk product afzonderlijk te bespreken. Anderzijds lijkt het zonde om dergelijk waardevol materiaal onbenut te laten. Omdat de bijzonder omvangrijke berekeningen van de handelswaarde van de verscheidene goederen sowieso los van de hoofdtekst in bijlage te vinden zijn, worden er voor elk product enkele rudimentaire opmerkingen geschetst. In bijlagen 2.1 tot 2.9 worden de gegevens voor de producten verwerkt, in willekeurige volgorde. Dat zijn er negen: zout, haring, tarwe, rogge, hennep, gerst, potas en haver.

3.3 De totale handelontwikkeling door de Sont

Vooraleer de waarden van alle behandelde producten te sommeren, zal er een afzonderlijke beschouwing gewijd worden aan een categorie die zich ietwat onderscheidt: de graanproducten.

3.3.1 De waarde van de graanhandel

De handel in granen wordt al eens afgeschilderd als de ruggengraat van de Oostzeehandel⁶⁶. De berekeningen bieden de mogelijkheid om de verschillende graangewassen tegenover elkaar af te zetten. Met tarwe, rogge, gerst en haver kan men de volledige graantrafiek op de Oostzee overschouwen, op gierst na, dat slechts in minieme hoeveelheden verhandeld werd en waarvoor men het om die reden niet eens de moeite waard bevonden heeft om de handelsvolumes voor elk jaar te publiceren⁶⁷.

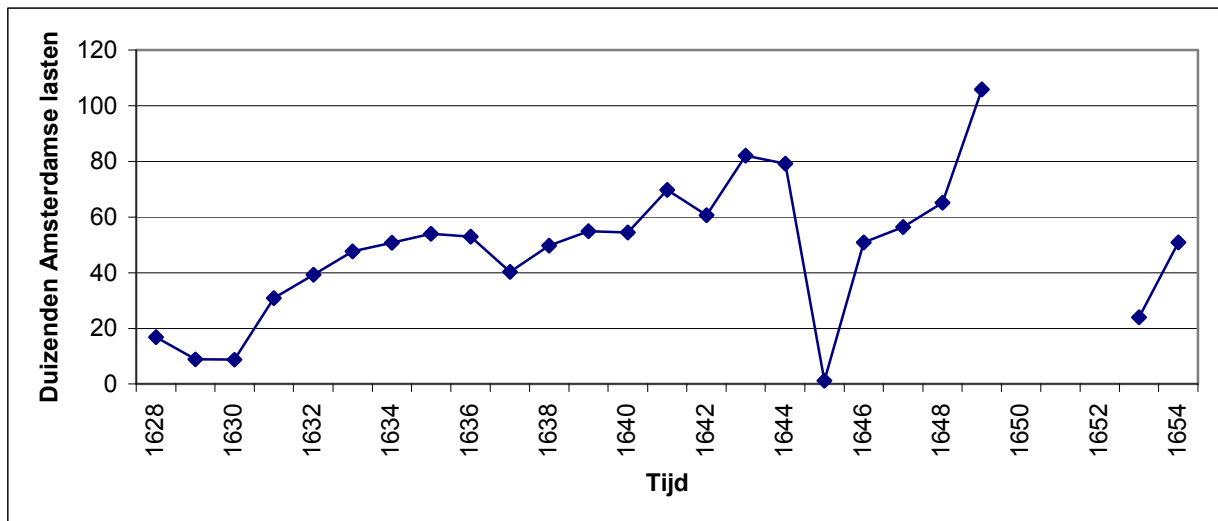
Op basis van de tabellen die in bijlage terug te vinden zijn, kunnen we de volgende grafiek construeren die het handelsvolume van graan door de Sont weergeeft.

⁶⁵ FABER (J.A.). 'Friesland and the Baltic trade'. In: HEERES (W.G.). From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 13-21.

⁶⁶ DE VRIES en VAN DER WOUDE. Nederland, pp. 482. FABER. 'Structural changes', p. 84-86.

⁶⁷ De luttele cijfers voor gierst zijn in de Sonttabellen enkel tienjaarlijks beschikbaar. BANG. Tabeller II.

Grafiek 3.1: Hoeveelheid graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1628-1654)



Bron: eigen berekeningen.

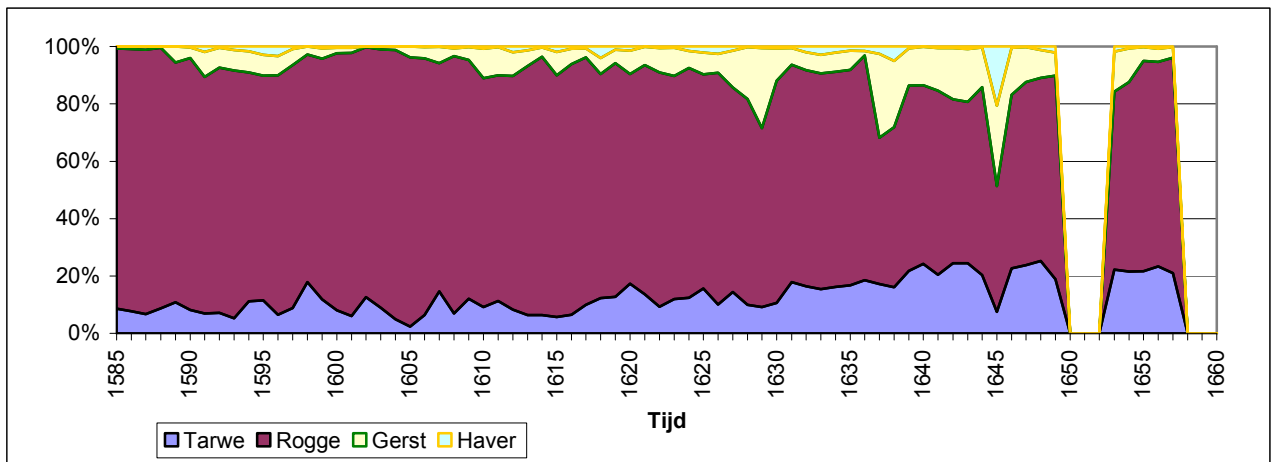
Voor die jaren waarvoor er gegevens beschikbaar zijn of geraamd konden worden voor de vier gewassen samen, blijkt dat de gezamenlijke verhandelde hoeveelheid graan van 1629 tot 1644 een sterk stijgende trend vertoont. Het quasi volledige stilvallen van de graanhandel dat gesuggereerd wordt door het cijfer voor 1645, is een vervorming als neveneffect van de Deens-Zweedse oorlog van 1643 tot 1645. De lagere cijfers voor 1653 en 1654 zouden verbonden kunnen worden aan een lager handelsniveau voor graan dat voor de tweede helft van de eeuw geattesteerd werd⁶⁸, al draagt ook hier een militaire confrontatie, in de gedaante van de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654), waarschijnlijk een grotere verantwoordelijkheid dan de structurele tendens⁶⁹.

De overeenkomsten met het handelsverloop van gerst en tarwe zijn groot (zie bijlagen 2.3 en 2.5), en het kan dan ook de moeite lonen om de relatieve hoeveelheden te bekijken, die weergegeven worden in grafiek 3.2.

⁶⁸ DE VRIES en VAN DER WOUDE. *Nederland*. pp. 483-485. FABER (J.A.). 'The decline of the Baltic grain-trade in the second half of the seventeenth century'. In: HEERES (W.G.). *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 31-52. HEIJDER (M.). *Amsterdam, korenschuur van Europa: historische schets van de Amsterdamse graanhandel*. Amsterdam, Stadsdrukkerij Amsterdam, 1979. FABER (J.A.). 'Grain trade, grain prices and tariff policy in the Netherlands in the second half of the seventeenth century'. In: HEERES (W.G.). *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 23-30.

⁶⁹ WILSON (Charles). *Profit and Power. A Study of England and the Dutch Wars*. Den Haag, Nijhoff, 1978, pp. 61-77.

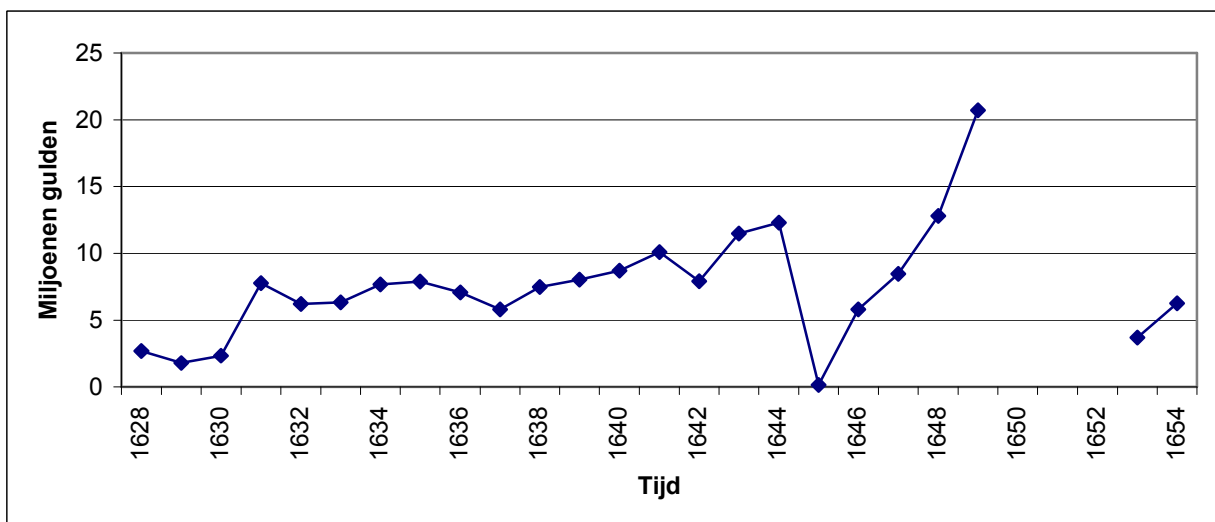
Grafiek 3.2: Cumulatieve aandelen van korensoorten in de totale hoeveelheid graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: eigen berekeningen.

Hieruit blijkt het grote overwicht van rogge, dat sinds het einde van de 16^e eeuw tot omtrent 1627 goed was voor meer dan 70% van het totale volume koren (de grotere ontduiking tot 1617 indachtig). Daarna nam het belang van rogge enigszins af, ten voordele van tarwe dat verhoudingsgewijs verdubbelde tot meer dan 20% doorheen de jaren 1640 en 1650. Gerst klom zelden op tot meer dan 5% van het totaal, en het aandeel van haver was erg beperkt.

Grafiek 3.3: Nominale waarde van het graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1628-1654)

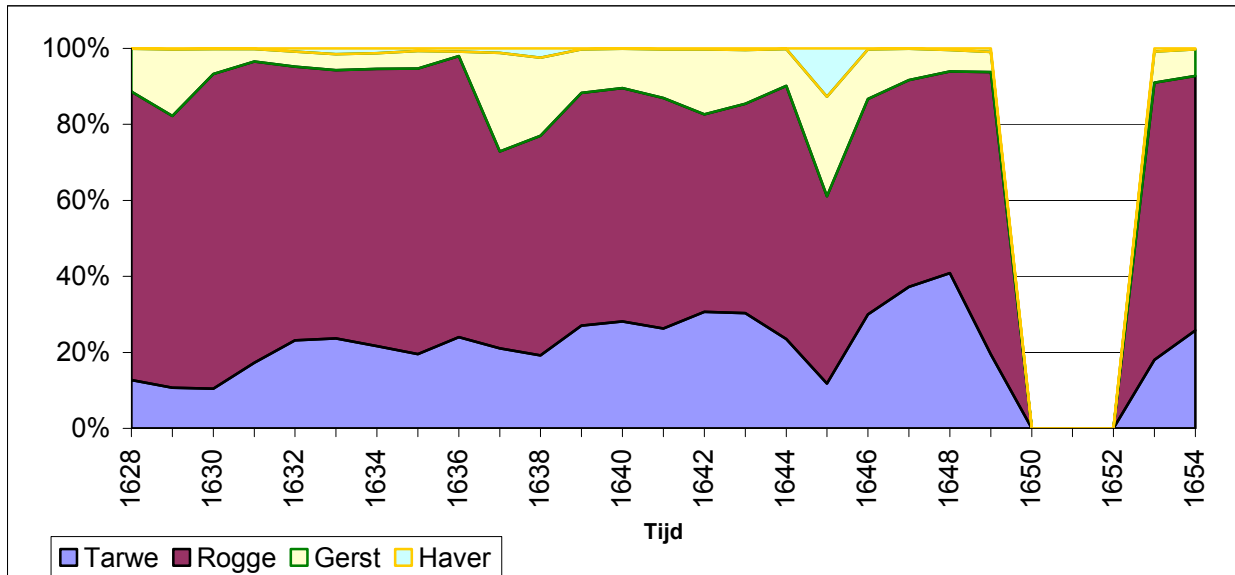


Bron: eigen berekeningen.

Wanneer we dan de nominale waarde van alle verscheepte granen bekijken, blijkt een initieel herstel na het lagere niveau eind jaren 1620 opgevolgd te worden door een vrij stabiel verloop rondom 7 miljoen gulden, met een stijgende tendens vanaf de latere jaren 1630. De toename van de waarde zette zich door tot aan het incorrecte cijfer van het oorlogsjaar 1645.

Enkele keren steeg de waarde uit tot boven de tien miljoen gulden, maar het is niet met zekerheid te bepalen of dit niveau ook op de lange termijn standhield.

Grafiek 3.4: Cumulatieve aandelen van korensoorten in de totale nominale waarde van het graan door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1628-1654)



Bron: eigen berekeningen.

Waar tarwe gedurende de jaren 1630 omtrent 18% van het handelsvolume innam, vertegenwoordigde het stelselmatig een groter aandeel van de waarde over diezelfde periode, fluctuerend van 19 tot 25%. Vanaf 1639 was de tarwestroom nog waardevoller: de goudgele graankorrels bereikten een piek van meer dan 40%. Parallel met de klim van de tarwe kan men een daling van het belang van de rogge onderscheiden, dat echter de goudmijn bij uitstek bleef: nergens duikte de rogge onder de 50% van de totale waarde, die miljoenen gulden representeert.

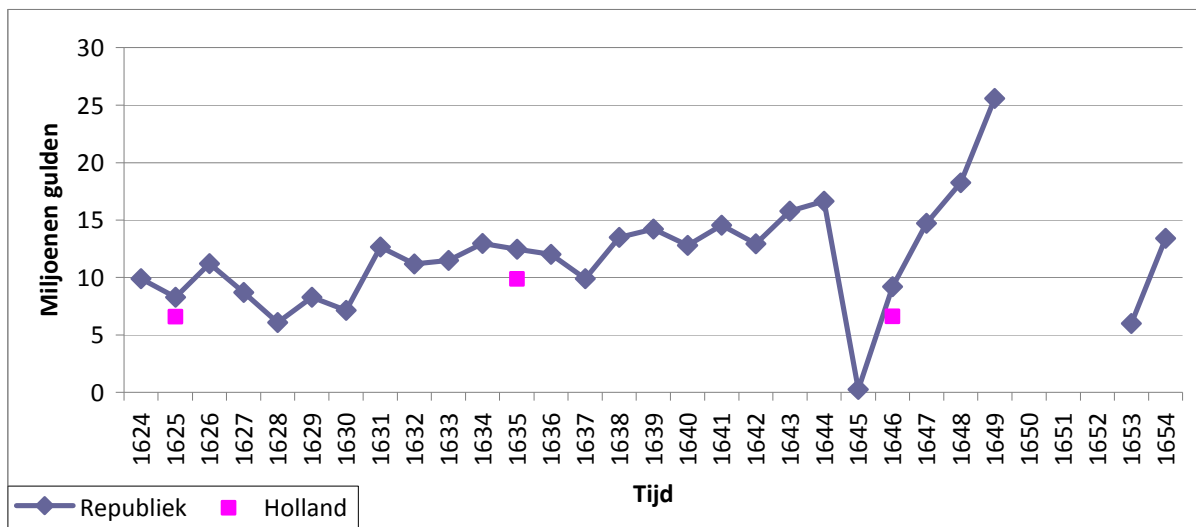
3.3.2 De waarde van de gecumuleerde handel door de Sont

De onderzoeker die de waarde van alle goederen, getransporteerd door de Sont, wil berekenen, stoot op een onoverkomelijk probleem: niet van alle goederen zijn prijsreeksen voorhanden, of niet van die aard dat zij zich lenen tot doorgedreven bewerkingen. Onder de negen goederen die in de analyse opgenomen konden worden, bevinden er zich verscheidene die in de literatuur een primordiaal belang toegekend krijgen: zout, haring, tarwe, vlas en bij uitstek de graanproducten⁷⁰. Men kan echter niet ontkomen aan de afwezigheid van enkele andere producten van belang. Daaronder is hout waarschijnlijk het

⁷⁰ FABER. 'Structural changes'. p. 84-86. DE VRIES en VAN DER WOUDE. *Nederland*. pp. 480-482.

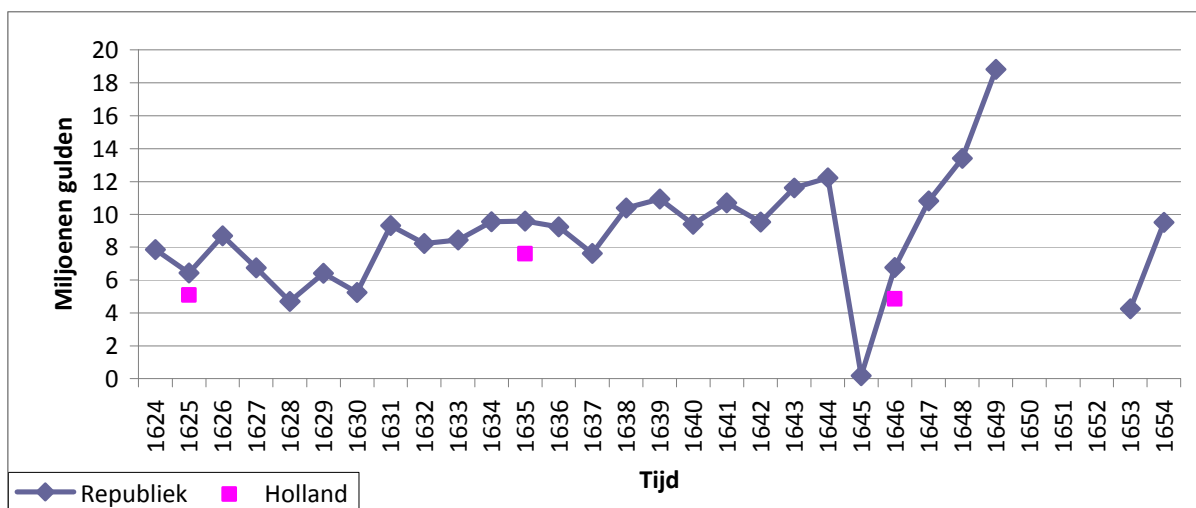
voornaamste⁷¹, maar ook de afwezigheid van Zweeds metaal en het oostwaartse transport van textiel vormt een betreurenswaardige hinderpaal⁷². Dat betekent, dat de raming van de totale Sonthandel van handelaars uit de Noordelijke Nederlanden niet meer is dan dat: een raming, die tekortschiet in haar exhaustiviteit. De totaalgegevens die berekend werden in bijlage 2.10, zijn dan ook absolute minimumwaarden. In grafische vorm leveren zij, met uitsluiting van de onbetrouwbare Amsterdamse cijfers, de volgende weergaven op:

Grafiek 3.5: Nominale waarde van de Sonthandel van de Republiek, Holland en Amsterdam (1624-1654)



Bron: eigen berekeningen.

Grafiek 3.6: Reële waarde van de Sonthandel van de Republiek, Holland en Amsterdam (1624-1654), basisperiode 1721-1745



Bron: eigen berekeningen.

⁷¹ ÅSTRÖM (Sven Erik) en TIEDESEURA (SUOMEN). *From tar to timber: studies in northeast European forest exploitation and foreign trade, 1660-1860*. Helsinki, Societas Scientiarum Fennica, 1988. DE VRIES en VAN DER WOUDE. *Nederland*. pp. 493:495.

⁷² WILSON. *Profit and Power*. p. 41.

De bekomen totaalwaarden voor de Sonthandel volgen in grote mate het verloop van de graanhandel, die goed is voor meer dan de helft van de alomvattende waarde. In navolging van de korentransporten kan men het lagere handelsniveau vaststellen in de latere jaren 1620, wat ook overeenstemt met de verzwakte activiteiten die door andere auteurs geattesteerd werden⁷³. Na een plots herstel in 1630-1631, schommelde de waarde van de Oostzeehandel rond de negen miljoen, om zich vanaf het einde van de jaren 1630 een neiging tot stijgen aan te meten. Ook hier manifesteert de politieke omkadering zich: oplopende economische spanningen tussen de Republiek en Denemarken in 1640 gingen, toevallig of niet, gepaard met een lagere waarde voor dat jaar⁷⁴.

De groeibeweging werd gestopt door de zogenaamde Torstenson Oorlog, genoemd naar de Zweedse generaal die Jutland innam. De Staten-Generaal, die officieel neutraal waren maar de facto de Zweedse kaart trokken, maakten van het conflict gebruik om in de zomer van 1645 een oorlogsvloot in Deense wateren te laten patrouilleren, en daarmee de inning van de Sonttol te verhinderen, zodat er voor dat jaar weinig tot geen schepen en ladingen geregistreerd konden worden⁷⁵. Na het einde van het conflict bevond de waarde zich weer op het vooroorlogse niveau, en tegen 1649 zelfs nog een pak hoger – zat de Vrede van Westfalen hier voor iets tussen? In elk geval liggen de cijfers voor 1653 en 1654 een stuk lager, maar die vallen dan weer samen met de Eerste Engelse Oorlog.

Na de berekening van de waarde van de handel naar de Oostzee, volgt een parallelle berekening voor de waarde van de handel naar Zuid- en Oost-Azië.

⁷³ ISRAEL (Jonathan). *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*. Oxford, Clarendon Press, 1995, p. 315. ISRAEL (Jonathan). 'The Dutch Bulk Carrying Traffic to Elbing in the Seventeenth Century (1585-1700): the Narrowing of the 'Mother Trade''. In: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 112, 1997, pp. 227-240. DE VRIES en VAN DER WOUDE. *Nederland*. pp. 437-438. KLEIN (P.W.). *De Trippen in de 17^e eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt*. Assen, 1965, p. 153, 163, 269.

⁷⁴ KERNKAMP (G.W.). *De sleutels van de Sont*. Den Haag, 1890, pp. 21-24.

⁷⁵ BLOK (P.J.). *Geschiedenis van het Nederlandsche volk. Deel 2*. Leiden, Sijthoff, 1924, pp. 604-608.

Hoofdstuk 4: De handel van de Verenigde Oostindische Compagnie

4.1 Inleiding

Sinds haar ontstaan in 1602 verzorgde de Verenigde Oostindische Compagnie het groeiende handelsverkeer tussen Europa en de territoria ten oosten van de Stormkaap, in na- en opvolging van vooral Portugese handelaren. Het binnenlandse monopolie op de Aziatische handel werd niet enkel geëxploiteerd via de negotie tussen de beide werelddelen; er werd ook geparticipeerd in de eeuwenoude intra-Aziatische handelsnetwerken, langs de kusten van wat 'Oost-Indië' genoemd werd: Perzië, India, Ceylon, de Indonesische archipel, China en Japan. Deze activiteiten bleken erg lucratief, zodat ook handelaren uit andere Europese staten (Groot-Brittannië, Frankrijk, Denemarken) wilden intreden in de Aziatische markten. Doorheen het gros van de zeventiende eeuw was de VOC echter de voornaamste leverancier van vele Oost-Indische waren in Europa⁷⁶.

4.2 Handelstrafieken

Omdat de globale financiële rapportering van de VOC berucht is voor haar onoverzichtelijkheid, op het chaotische af, komen er hele boeken aan te pas om enige ratio te scheppen in de cijfers. In het kader van deze scriptie lijkt het dan ook geen slecht idee om de primaire bronnen links te laten liggen, ten voordele van de secundaire literatuur. Vooral de publicaties van Glamann, De Korte, Bruijn en Gaastra voorzien ons van enkele nuttige cijferreeksen⁷⁷. Ten eerste zijn er de retouren, in de vroegmoderne betekenis van zendingen van koloniale waren uit Azië richting *patria* (de Republiek). Daarnaast zijn de opbrengsten van de verkopen van deze goederen gekend. Ten derde voorziet De Korte ons van enige gegevens over de oostwaartse zendingen van cargazoenen, die edelmetaal en producten bestemd voor de overzeese markten omvatten. Verder zijn er de jaarlijkse equipagekosten, waarvan de cargazoenen deel uitmaken, samen met uitgaven voor de overzeese administratie⁷⁸. Deze gegevens moeten dienen om een raming te maken van de VOC-trafieken per jaar. Achtereenvolgens worden de retouren en verkopen, en daarna de cargazoenen en equipagekosten behandeld, waarna de totale raming volgt.

⁷⁶ GAASTRA (Femme). *De Geschiedenis van de VOC*. Leiden, Walburg Pers, 2002.

⁷⁷ GLAMANN (Kristof). *Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740*. Den Haag, Nijhoff, 1958. DE KORTE (J.P.). *De jaarlijkse financiële verantwoording in de Verenigde Oostindische Compagnie*. Den Haag, Nijhoff, 1984. BRUIJN (J.R.), GAASTRA (F.) en SCHÖFFER (I.). *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*. Den Haag, Nijhoff, 1987.

⁷⁸ DE KORTE. *De jaarlijkse*. p. 53.

4.2.1 Retouren en verhandelingen

Hoewel de retouren geen direct deel uitmaken van de gezamenlijke handelswaarde die hier verder berekend zal worden, zijn ze wel vereist voor de becijfering van de cargazoenen (zie verder). Het is om die reden dat de retouren hier behandeld worden, op basis van het beschikbare cijfermateriaal. Dat omvat ten eerste de opbrengsten van de verkopen van retourgoederen in het thuisland. Deze reeks is doorlopend beschikbaar van 1641 tot het eind van de achttiende eeuw. In tweede instantie zijn er de cijfers van de waarde van de retouren naar inkoopwaarde in Azië (zonder transportkosten). Deze reiken zo ver niet, en bovendien zijn er voor sommige opeenvolgende jaren enkel gesommeerde cijfers beschikbaar. Een bijkomende complicatie hierbij is de eenheid. Sinds de eerste helft van de zeventiende eeuw was men immers in de waan dat zilver in Azië meer waard was dan in Europa, waartoe een afzonderlijke, 'Indische' gulden ontwikkeld werd die op 60 stuivers gewaardeerd werd (*zwaar geld*) in plaats van op 48 (*licht geld*)⁷⁹. Zodus zijn de retouren vanaf 1661 uitgedrukt in een andere munteenheid, weliswaar in een vaste wisselkoers met het thuisland.

Tenslotte is er nog het probleem van de datering. De verhandelingen en aankomsten van retouren zijn gegeven per boekjaar, dat steeds afgesloten werd in april of mei. Meteorologische omstandigheden als de moesson en passaatwinden bepaalden het ritme van de intercontinentale verschepingen, en retouren kwamen steevast toe in de zomer, om dan in de herfst geveild te worden⁸⁰. De retouren en verhandelingen moeten dus gesitueerd worden in het jaar van aanvang van het boekjaar, en niet aan het jaar van afsluiting zoals men abusievelijk zou kunnen afleiden uit De Korte's cijfers⁸¹. Alle gegevens voor de retouren en de verhandelingen zoals zij door hem gepubliceerd werden, moeten dus logischerwijs een jaar opgeschoven worden.

Om na deze wijziging tot een doorlopende cijferreeks te komen van retouren per jaar in Nederlandse gulden, volstaan enkele bewerkingen. Ten eerste worden alle gegeven retourcijfers vanaf 1661 vermenigvuldigd met een factor 0,8, zodat de hele reeks in Nederlandse gulden uitgedrukt wordt. Daarnaast zou men de retourwaarden kunnen berekenen op basis van de verkopen (omgezet naar inkoopwaarde) in combinatie met de voorraadwijzigingen die voor elk jaar becijferd kunnen worden, ware het niet dat de marges tussen verkopen en aankopen slechts als tienjaarlijkse gemiddelden beschikbaar zijn en zich om die reden niet lenen tot het verkrijgen van cijfers die onderhevig zijn aan sterke jaarlijkse

⁷⁹ DE KORTE. *De jaarlijkse*. p. 32.

⁸⁰ GLAMANN. *Dutch-Asiatic trade*. p. 26.

⁸¹ DE KORTE. *De jaarlijkse*. bijlage 9.

schommelingen⁸². Bijgevolg is een andere methode aan de orde, en de retourwaarden werden dan ook uitgesplitst op basis van de procentuele verhouding van de verkoopsopbrengsten binnen de betrokken periode, ongeacht de voorraadwijzigingen. Hoewel dit een spijtige tekortkoming is, bekomen we ook zo een zinvol resultaat. De retouren en verkopen zijn immers tot op zekere hoogte aan elkaar gerelateerd, gezien de datering van aankomsten van ladingen en de verkopen⁸³. Deze uitkomst biedt alvast meer binding met de realiteit dan het geval zou zijn bij een simpele deling van de meerjaarlijkse cijfers over het aantal jaren in kwestie. De jaren waarvoor deze bewerking uitgevoerd werd, worden in bijlage 3.1 aangegeven door onderlijning.

4.2.2 Cargazoenen en equipagekosten

De cargazoenen waren er in twee vormen. Naast de cargazoenen in enge zin, namelijk de zendingen van contanten en goederen uit de Republiek, waren er deze in brede zin die ook wissels betroffen. De cargazoenen in brede zin werden opgenomen in de equipagekosten van de reizen naar de Aziatische regio, samen met uitgaven voor de scheepsbevoorrading, materialen en arbeidslonen⁸⁴. De cargazoenen in enge zin hebben in deze context geen directe relevantie. Wanneer hierna over cargazoenen gesproken wordt, worden dan ook steeds deze in brede zin bedoeld, tenzij expliciet anders vermeld.

De equipagekosten zijn voorhanden van 1642 tot 1647, en verder van 1651 tot het einde van de behandelde periode, 1720. De cargazoenen zijn problematischer: deze cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf niet vroeger dan 1699, *in Azië*. Voor de periode daarvoor moeten we het doen met het totale verschil tussen retouren, inclusief transportkosten, en cargazoenen over een periode van een variabel aantal jaren, eveneens in Azië. Deze hinderpalen kunnen echter met enig rekenwerk omzeild worden.

Ten eerste werd op zoek gegaan naar de retouren inclusief transportkosten (d.w.z. retouren in brede zin). De beide vormen, met en zonder transportkosten, en ook de transportkosten zelf worden gegeven door De Korte, voor de periode van 1687 tot en met 1710. Voor die periode blijken de kosten gemiddeld 6,181% te bedragen van de retouren inclusief de kosten, met een standaardafwijking van 12,966%. Dit gemiddelde trekken we door over de hele periode, om zo de retouren inclusief kosten te bekomen, die opgetekend

⁸² Op basis van de gelijkheid (retouren in inkoopwaarde + beginvoorraden in inkoopwaarde – eindvoorraden in inkoopwaarde = verkopen in inkoopwaarde), zouden de retouren voor het jaar 1667 een negatief cijfer van meer dan anderhalf miljoen gulden opleveren.

⁸³ GLAMANN. *Dutch-Asiatic trade*. p. 26.

⁸⁴ GAASTRA (Femme). 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie in de zeventiende en achttiende eeuw: de groei van een bedrijf. Geld tegen goederen. Een structurele verandering in het Nederlands-Aziatisch handelsverkeer'. In: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 91, 1976, pp. 249-272. BRUIJN e.a. *Dutch-Asiatic shipping*. pp. 179-187. DE KORTE. *De jaarlijkse*. p. 53.

staan in kolom B van de tabel in bijlage 3.2. Daardoor kan men totalen van de retouren berekenen, inclusief transportkosten. Deze gegevens kunnen gebruikt worden om op basis van de gegeven meerjaarlijkse verschillen tussen retouren (brede zin) en cargazoenen (brede zin), de totale cargazoenen te berekenen over de overeenstemmende periodes.

De periodieke verschillen tussen retouren en cargazoenen, dus de handelsbalans van de VOC in Azië ten aanzien van Europa, werden overgenomen uit de Aziatische administratie⁸⁵. Dat betekent dat de datering van de retouren voor deze bewerkingen met een jaar bijgestuurd moet worden. Dergelijke overwegingen moeten we ook in aanmerking nemen ten aanzien van de equipagekosten, die hier gebruikt zullen worden als grondslag voor de verdeling van de periodieke totale cargazoenen over de afzonderlijke jaren heen. De equipagekosten zijn gegeven voor het einde van elk boekjaar in de Republiek⁸⁶, en gaan dus over de verzendingen die in de Republiek vertrokken gedurende het deel van het eerste kalenderjaar dat erin vervat zit. Deze kwamen dan aan in Batavia gedurende het eerste deel van het eerstvolgende boekjaar. Zo werden de equipagekosten die opgetekend staan bij het jaar 1642, gemaakt voor de schepen die in het najaar van 1641 vertrokken, dus in het boekjaar 1641-1642. Dezelfde schepen kwamen echter in het oosten aan in de late zomer van 1642, en bijgevolg in het boekjaar 1642-1643. Ook de reeks van equipagekosten moet dus een jaar opgeschoven worden om de analyse in een Aziatisch kader te kunnen voeren, zoals voor de berekening van de jaarlijkse cargazoenen vereist is.

Voor de reeks gegevens van de equipagekosten ontbraken enkele cijfers, die geraamd moesten worden. In functie van de consistentie door het hele onderzoek heen, werd uitgegaan van gemiddelden, bij voorkeur over vijf jaren. De cijfers voor de boekjaren 1640-1641 en 1641-1642 zijn dan ook het gemiddelde van de vijf daaropvolgende data. Ook de boekjaren tussen 30/04/1648 en 30/04/1651 kregen een waarde overeenkomstig het gemiddelde van de twee voorgaande en twee nakomende jaren. De geschatte cijfers werden onderlijnd, en de hele reeks is overigens terug te vinden in kolom C in bijlage 3.2.

Bij de concrete berekening van de cargazoenen werd uitgegaan van de verschillen tussen retouren en cargazoenen, die voorhanden zijn als gemiddelden per jaar over een periode van een variabel aantal jaren. Deze periodes zijn: 1640-1650, 1650-1660, 1660-1669, 1669-1681, 1681-1689, 1689-1692 en 1692-1700. Aangezien deze cijfers uitgedrukt zijn in Indische gulden, werden zij eerst omgezet naar hun Nederlandse equivalenten, op de eerste twee periodes na, die al in Nederlandse gulden opgegeven werden⁸⁷. Vervolgens werd, per periode, het verschil tussen retouren (inclusief transportkosten) en cargazoenen afgetrokken van het totaal van de retouren inclusief transportkosten, om zo het periodieke

⁸⁵ DE KORTE. De jaarlijkse. p. 31 en bijlage 11.

⁸⁶ DE KORTE. De jaarlijkse. bijlage 1.

⁸⁷ DE KORTE. De jaarlijkse. p. 31 en bijlage 6.

totaal van de cargazoenen te bekomen. Aangezien de cargazoenen een belangrijk deel uitmaakten van de equipagekosten⁸⁸, werden deze totalen uitgesplitst op jaarbasis, op grond van de relatieve ontwikkeling van de equipagekosten binnen elke periode (zie kolom D). Vanaf het boekjaar 1697-1698 zijn de cijfers jaarlijks gegeven, zodat deze bewerkingen vanaf dan niet meer vereist zijn. Dat betekent ook, dat enkele jaarlijkse cijfers ingepast konden worden in de bewerkingen voor de periode 1692-1700. Via deze omwegen werden de jaarlijkse cargazoenen geschat, zoals zij terug te vinden zijn in kolom E van bijlage 3.2.

Daarmee is het rekenwerk voor de cargazoenen nog niet voltooid. Dit zijn immers de cargazoenen zoals zij ontvangen zouden zijn in Azië, terwijl de verdere analyse de cijfers vereist voor de Nederlanden. Cargazoenen kwamen gewoonlijk toe in Batavia in augustus of september, en vertrokken in het vorige boekjaar in Holland en Zeeland. De voorbereidingen en betalingen van scheepsuitrustingen en –ladingen zijn binnen dat boekjaar te situeren in het eerste kalenderjaar dat er deels onder ressorteert. De bekomen cijfers van de cargazoenen moeten dus allemaal anderhalf jaar naar voren schuiven. De resultaten hiervan, de eigenlijke bruikbare cijfers voor de cargazoenen dus, zijn te vinden in kolom B van bijlage 3.3.

4.3. De waarde van de VOC-trafieken

Een bepaling van de monetaire waarde van de gezamenlijke handel van de VOC, zal steunen op de gegevens van de cargazoenen, en van de verkopen in patria. De retourcijfers worden niet gebruikt, aangezien zij uitgedrukt zijn in inkoopwaarde in Azië, die sterk afweek van de verkoopwaarde in de Nederlanden. Dit verschil is niet enkel te wijten aan de meerwaarde ten gevolge van het transport, maar ook aan de grote marktmacht die de VOC gedurende enige tijd bezat voor verschillende producten, zoals voor de *geruime vier*: foelie, nootmuskaat, kaneel en kruidnagelen⁸⁹. De monopoliepositie voor deze producten werd dankbaar benut om de winsten te maximaliseren in Europa: tegen 1683 bevatten de pakhuizen in de Republiek genoeg achtergehouden kruidnagelen om de volledige Europese markt te voorzien gedurende niet minder dan zeven jaren⁹⁰. De mogelijkheid tot prijsmanipulatie betekent echter niet dat de verkoopgegevens niet gebruikt zouden mogen worden in dit kader, om de evidente reden dat marktmacht niet verhindert dat de verkoopcijfers de geattribueerde waarde vertegenwoordigen. De kolom C die in tabel 3.3 de nominale waarde van de compagniehandel omvat, is dan ook gelijk aan de jaarlijkse som van de cargazoenen en verkopen.

⁸⁸ DE KORTE. *De jaarlijkse*. p. 53.

⁸⁹ GAASTRA. *De geschiedenis*. p. 43,44, 125.

⁹⁰ GAASTRA. *De Geschiedenis*. p. 138.

Voor de Aziatische handel worden geen bijkomende gegevens gebruikt: hoewel de gemiddelde handelsopbrengsten in Azië voorhanden zijn, konden de meerwaarden – of verliezen⁹¹ - die in die activiteiten gegenereerd werden, zich in de Republiek slechts laten gelden in de gedaante van lagere cargazoenen of hogere retouren⁹². De participatie aan de intra-Aziatische handel wordt dus al meegerekend. Gelijkaardige bedenkingen zijn van toepassing op de vergane of verloren schepen⁹³. De retouren en verkopen werden opgemeten in het thuisland, dus verlies van ladingen zit er al in verwerkt. In de cijfers van de cargazoenen is dat niet het geval, maar aangezien deze analyse draait rond de bijdrage van de VOC aan de situatie in het thuisland, zijn cargazoenen slechts van belang in die mate dat ze middelen aan de Provinciën onttrokken, en of die middelen al dan niet op hun bestemming aankwamen, is van ondergeschikt belang.

Het is ook voor dit onderdeel de bedoeling om de analyse te voeren op drie niveaus, overeenkomstig de geografische omschrijvingen van de Verenigde Provinciën, Holland en Amsterdam. De territoriale allocatie van de waarden is in dit geval eenvoudig. Doorheen de hele geschiedenis van de Compagnie, werd dezelfde verdeelsleutel gehanteerd voor de spreiding van kosten en opbrengsten over de zes constituerende kamers. Activiteiten als de bouw van schepen, de equipages en ladingen, de verkopen van retourgoederen en dergelijke meer, werden steeds voor de helft ingevuld door de Kamer Amsterdam, voor een vierde deel door de kamer Zeeland, en de overige vier kamers, Enkhuizen, Hoorn, Rotterdam en Delft, namen elk een zestiende voor hun rekening⁹⁴. Hoewel deze taakverdeling niet altijd met dezelfde rigueur doorgevoerd werd, waren de afwijkingen op deze regel beperkt. Gedurende de eerste jaren van de VOC kon men wel nog verschillen waarnemen in de opbrengsten van de verkopen, omdat er al eens een verkoopscontract afgesloten werd aan een preferentieel prijsniveau. Naar aanleiding van een incident omtrent een voorkeursovereenkomst in 1639, werden dergelijke praktijken echter afgevoerd, waarna enkel nog verkocht werd in publieke veilingen of tegen een vaste, gelijke prijs over de kamers heen⁹⁵. De vijf kamers gesitueerd in Holland waren dan ook samen goed voor drie vierden van het totaal van de VOC, terwijl Amsterdam op de helft strandde. Voor de overeenkomstige cijfergegevens kan verwezen worden naar kolommen D en E van bijlage 3.3.

⁹¹ Na 1690 moesten de Kamers bijspringen om de rode cijfers van het Aziatisch bedrijf weg te werken. GAASTRA. *De Geschiedenis*. p. 133.

⁹² GAASTRA. *De Geschiedenis*. pp. 27-28 en p. 120.

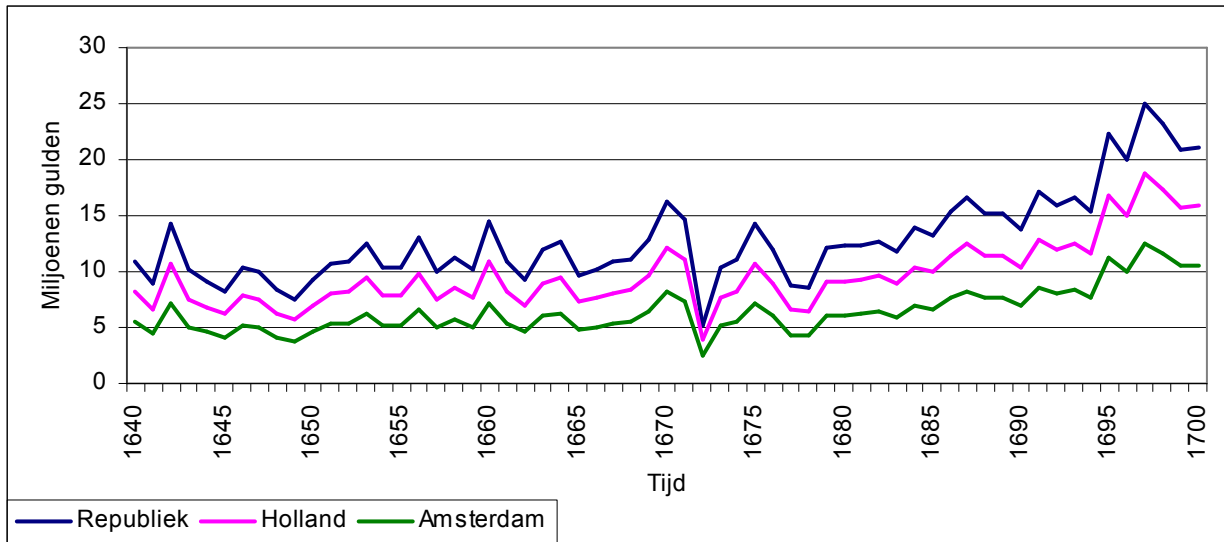
⁹³ Doorheen de zeventiende eeuw bedroegen de verliezen ten gevolge van schipbreuk, kaping of verovering hooguit enkele procenten. Zie: BRUIJN e.a.. *Dutch-Asiatic shipping*. p. 91.

⁹⁴ GAASTRA. *De Geschiedenis*. p. 20.

⁹⁵ GLAMANN. *Dutch-Asiatic Trade*. pp. 272-286. GAASTRA. *De Geschiedenis*. pp. 135-138.

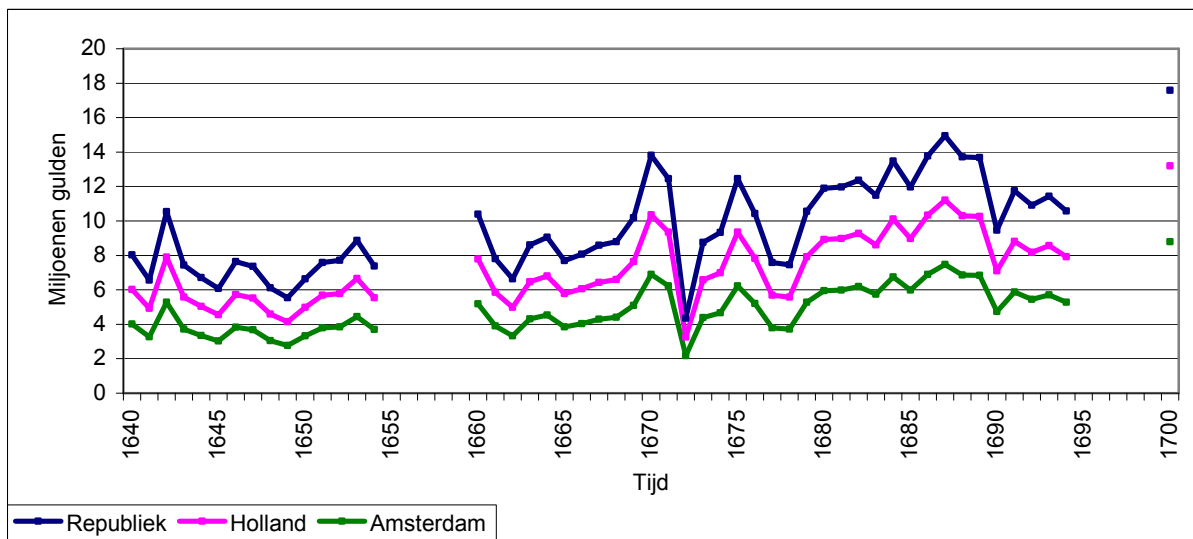
Tenslotte werden de data gecorrigeerd naar de veranderlijke waarde van de gulden, op basis van de koopkrachtpariteiten van Posthumus⁹⁶. De reële waarden, afgerond tot op de gulden, zijn te vinden in kolommen F, G en H, bijlage 3.3. In grafische vorm levert dat de volgende overzichten op:

Grafiek 4.1: Nominale waarde van de Nederlands-Aziatische handel (1640-1700)



Bron: eigen berekeningen.

Grafiek 4.2: Reële waarde van de Nederlands-Aziatische handel (1640-1700)



Bron: eigen berekeningen.

De waarde van de handelstrafieken van de VOC bevond zich van 1640 tot omtrent 1665 op een gelijkaardig structureel niveau, de sterke schommelingen op korte termijn niet te na gelaten: jaarlijkse verschillen van een paar miljoen gulden waren niet ongewoon. Bijzondere

⁹⁶ POSTHUMUS. *Nederlandsche prijsgeschiedenis I.* p. cv.

aandacht verdient het jaar 1665, het eerste jaar van de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667), wanneer de retourvloot aangevallen werd voor de Noorse kust. Dat twee schepen door de Britten veroverd werden, zal ongetwijfeld bijgedragen hebben aan het lagere verkoopscijfer voor dat jaar. Overzee was het daarentegen de East India Company die het onderspit moest delven, met een herstel van het VOC-monopolie in nootmuskaat tot gevolg⁹⁷.

De aanhoudende stijgingen vanaf 1665 werden op een spectaculaire manier doorbroken in het jaar 1672. Boosdoeners van dienst waren ook deze keer de Britten, vergezeld door Frankrijk. In de chaos van het *rampjaar* 1672 verschrompelden de cargazoenen, de aangekomen retouren en vooral de verkopen, en hoewel de zeemacht van de Verenigde Provinciën het maritieme handelsverkeer doorheen de rest van de Hollandse Oorlog (1672-1679) in de mate van het mogelijke kon vrijwaren, staat 1672 gemeenzaam bekend als de aanzet tot een zware financiële kater voor de Compagnie⁹⁸.

Na afloop van dit conflict toont zich een stijgende tendens met een kleine piek in 1687, waarna een zekere stagnatie intrad in de nominale waarde, die een daling was in reële termen. Het intercontinentale goederenverkeer vertegenwoordigde dan weer een hogere waarde naar het einde van de zeventiende eeuw toe.

⁹⁷ ROMMELSE (G.). *The Second Anglo-Dutch War (1665-1667)*. Hilversum, Verloren, 2006. p. 135-140.

⁹⁸ GAASTRA. *De Geschiedenis*. p. 26-27.

Hoofdstuk 5: De structuren van de internationale handel

5.1 Inleiding

Nu de ramingen van de waarde van de Baltische en Aziatische handel op zak zitten, kunnen deze reeksen met elkaar in verband gebracht worden. Via diverse methoden zal in dit hoofdstuk getracht worden om het belang van respectievelijk de VOC en de Oostzeehandel te achterhalen voor de algemene ontwikkeling van de Verenigde Provinciën, en Holland en Amsterdam in het bijzonder. Daarvoor is het eerst en vooral vereist om de cijfers voor de totale handel, op de drie niveaus, inhoudelijk bij te sturen.

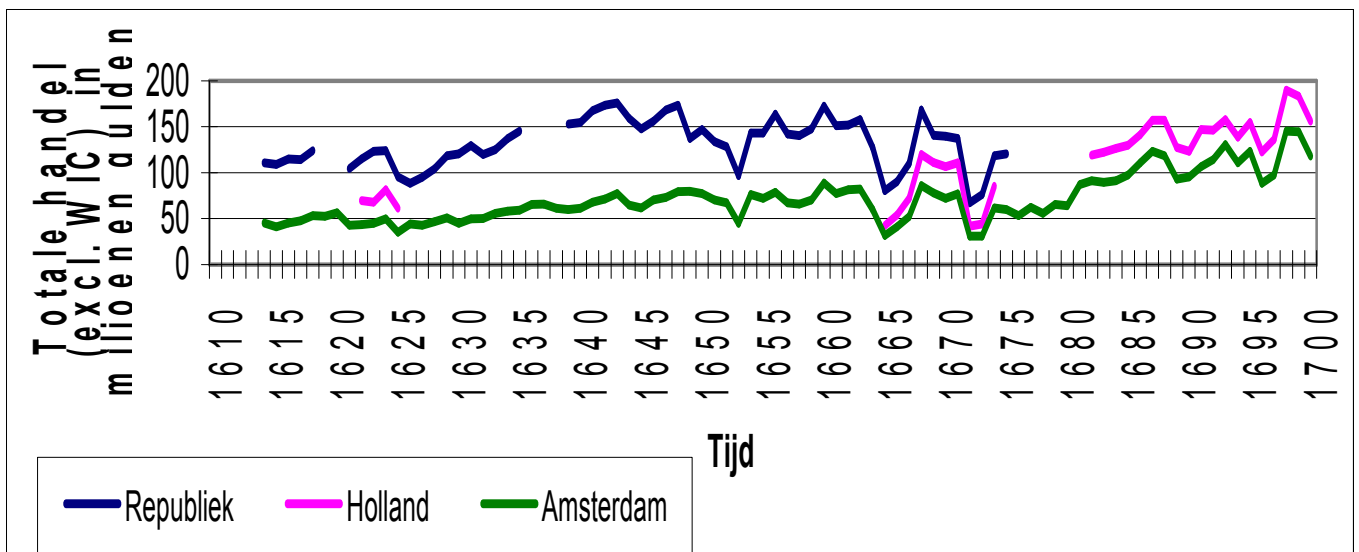
5.2 Conjunctuur en trends in de internationale handel

Vooraleer proporties en correlaties becijferd kunnen worden, moeten de juiste gegevens uiteraard voorhanden zijn. Aangezien in hoofdstuk 2 de totale handel enkel berekend kon worden met complicaties ten aanzien van de twee grootste handelscompagnieën, moet hierop teruggekomen worden. Ter berekening van het aandeel van de waarde van de Aziatische handel ten opzichte van de totale handel, is het vanzelfsprekend dat diezelfde Aziatische handel ook in de noemer vervat zit⁹⁹. Om die reden moeten de cijfers van de totale handel zoals zij eerder becijferd werden, gesommeerd worden met de waarden van de handel van de VOC vanaf 1683, het jaar dat de Compagnie niet langer konvoeien en licenten betaalde op de gewoonlijke manier¹⁰⁰. Zodoende wordt de jaarlijkse waarde bekomen van de totale internationale handel exclusief de WIC. Dit wordt weergegeven in de kolommen A en B van bijlage 4.1, respectievelijk nominaal en in koopkrachtpariteiten, met uitsplitsingen naargelang het analyseniveau. Voor beide reeksen komt men tot volgend verloop:

⁹⁹ Enkel de hypothetische betalingen door de VOC voor Aziatische producten ontbreken. De verdere intra-Europese verhandeling van overzeese waren zit wel al in de totaalcijfers verwerkt.

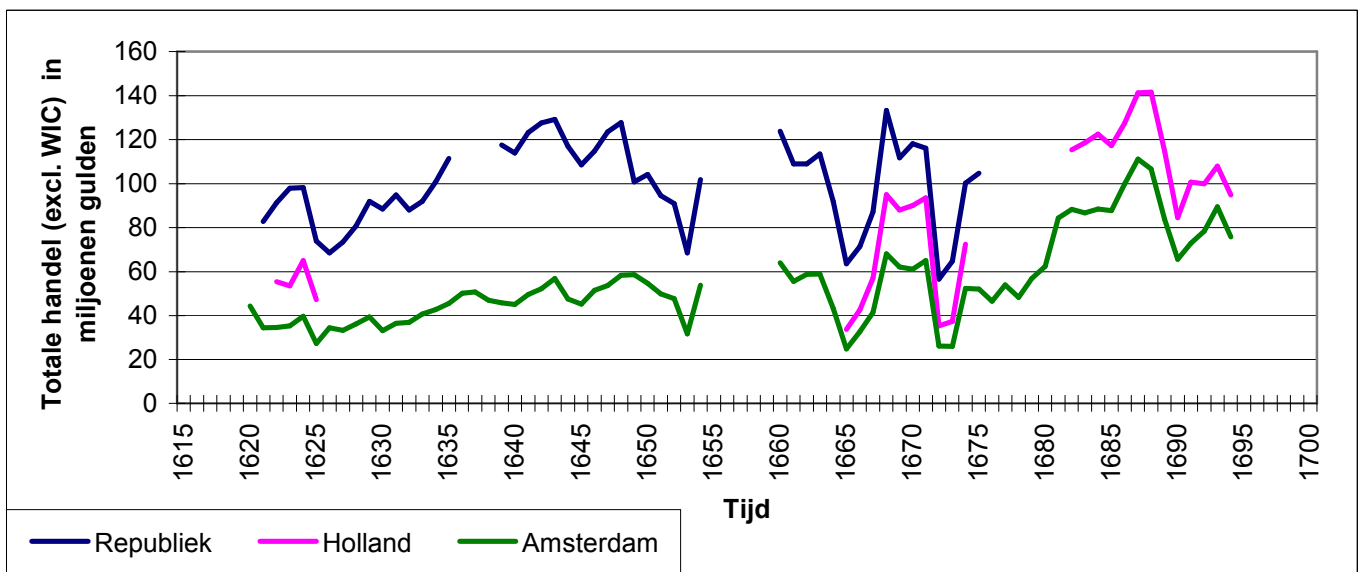
¹⁰⁰ DE VRIES. *De economische achteruitgang*, p. 21.

Grafiek 5.1: totale nominale handelsstromen, exclusief WIC (1610-1700)



Bron: eigen berekeningen.

Grafiek 5.2: totale reële handelsstromen, exclusief WIC (1610-1700)



Bron: eigen berekeningen.

Wanneer men het handelsverloop voor de drie analyseniveaus samen beschouwt, nominaal of reël, laten enkele significante schommelingen doorheen de zeventiende eeuw zich opmerken. Op basis van hun datering, kunnen we vaststellen dat vele van deze fluctuaties politieke oorzaken hebben. Een terugval van de handel vanaf 1625 is mogelijk gerelateerd aan de toegenomen vijandelijkheden met Spanje, of aan handelsverstoring door de intrede van Denemarken in de Dertigjarige Oorlog (1625-1629)¹⁰¹. Ook de daling in 1644-1645 valt niet toevallig samen met de Torstenson Oorlog (1643-1645) tussen Zweden en Denemarken,

¹⁰¹ FABER (J.A.). 'Friesland and the Baltic trade'. In: HEERES (W.G.) red. *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850*. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 13-21.

die de Nederlandse koopvaardij enkele maanden uit de Sont weghield en haar verplichtte om zich te organiseren in konvooien onder militaire escorte¹⁰².

Verder zijn de effecten waar te nemen van de nieuwe mercantilistische politiek van het Engelse Gemenebest vanaf 1651, die gewoonlijk aangeduid wordt als de eerste Navigation Act en die de Nederlandse handelsactiviteiten zwaar aan banden legde¹⁰³. In navolging daarvan was er de Eerste Engelse Oorlog (april 1652 – april 1654), die zich schadelijk toonde voor de Baltische, de Iberische en zelfs de Aziatische handel, vanwege het expliciete Britse streven naar Nederlandse handelsverstoring op de Noordzee, en de succesvolle realisering van die strategie. Het dieptepunt in 1653 valt samen met een tijdelijke blokkade van de Noord-Nederlandse kusten¹⁰⁴. Deze oorlog verstoort overigens de waarneming van eventuele positieve gevolgen voortvloeiend uit de Vrede van Westfalen, bijvoorbeeld door het wegvallen van de schade door de kaperij van Duinkerken¹⁰⁵.

Het lagere niveau tussen 1656 en 1660 zou mogelijk gerelateerd kunnen zijn aan de Noordse Oorlog (1655-1660). De daling van de handel voor die periode, situeert zich weliswaar niet in het bijzonder in de Hollandse steden, die nochtans het meest actief waren in de handel op de Oostzee¹⁰⁶, maar aangezien de Republiek pas in 1658 in het conflict intrad, zouden de economische repercussies van dat conflict sowieso van indirecte aard moeten zijn, en zich dus overal laten voelen. De geografische spreiding van de mercantiele recessie, die in tabel 3 waar te nemen is, vormt bijgevolg een beperkte bevestiging van de hypothese die de oorlog als verklaring vooropstelt. Ook de oorlog tussen Rusland en Polen van 1655 tot 1660 had negatieve implicaties voor de Europese handel, en de activiteit op de Oostzee in het bijzonder¹⁰⁷.

Het handelsniveau daalde vanaf 1660. Niet toevallig schoeide Londen in dat jaar het handelsbeleid weer op mercantilistische leest, door de uitgave van een nieuwe Navigation Act en een Staple Act die zich specifiek op koloniale goederen richtte. Deze verhulde economische oorlogsverklaring aan het adres van de Republiek werd opgevolgd door gewapende botsingen in de Aziatische regio, aan de Afrikaanse westkust en op de Middellandse Zee. De verdere verstrakking van de Britse invoerbepalingen ging gepaard met een steeds agressievere opstelling, in de gedaante van wederzijdse confiscaties van

¹⁰² BLOK. *Geschiedenis van het Nederlandsche volk*. pp. 604-608. POSTMA (Mirté). *Johan de Witt en Coenraad van Beuningen: correspondentie tijdens de Noordse Oorlog (1655-1660)*. Deventer, Scriptio, 2007, pp. 21-26.

¹⁰³ WILSON. *Profit and Power*. pp. 52-53.

¹⁰⁴ WILSON. *Profit and Power*. pp. 61-77.

¹⁰⁵ BOON (Piet). 'West Friesland and the Sound (1581-1720)'. In: HEERES (W.G.) red. *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850*. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 171-189.

¹⁰⁶ WILLEMSSEN (R.). *Enkhuizen tijdens de Republiek*. Hilversum, Verloren, 1988. FABER. *Friesland and the Baltic trade*. pp. 13-21. Zie ook hoofdstuk 3 van deze scriptie.

¹⁰⁷ FROST (Robert I.). *The Northern Wars. War, State and Society in Northeastern Europe, 1558-1721*. Pearson, Harlow, pp. 164-169. FABER. 'Friesland and the Baltic trade'. p. 18.

goederen en schepen, en het uitreiken van een groot aantal kaperbrieven¹⁰⁸. Uit de gegevens blijkt dan ook de evidente daling van het handelsniveau vanaf 1663. Het meest prominent is echter het diepe dal voor het jaar 1665, dat te wijten is aan het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667), waarin Denemarken partij trok voor de Britten¹⁰⁹. Naast de bijhorende problemen op de Sont, was er ook sprake van een grootschalige activiteit van kapers in Britse dienst¹¹⁰. Deze zwaar versturende praktijken hielden aan doorheen de hele oorlog: nog in het voorjaar van 1667 waren er 120 kapers actief onder auspiciën van Schotland alleen¹¹¹.

Het jaar 1664 zag ook een uitbraak van de pest in de Nederlanden met repercussies voor de internationale handel, maar bovendien voerde het mercantilisme ook in Frankrijk hoogtij: Colbert voerde er nieuwe handelstarieven in die de belangen van Holland hinderden, en de VOC en WIC zagen nieuwe concurrenten verschijnen in de gedaante van Franse West- en Oostindische handelscompagnieën¹¹². Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de Noord-Nederlandse handel zich halverwege de jaren 1660 op haar laagste niveau bevond in minstens een halve eeuw.

Desondanks werd deze terugval opgevolgd door een even snelle herleving, na amper vier vredesjaren alweer doorkruist door de Hollandse Oorlog (1672-1678), waarin de Verenigde Provinciën geconfronteerd werden met de verenigde strijdkrachten van Frankrijk, Groot-Brittannië, het prinsbisdom Münster en het keurvorstendom Keulen. De effecten van het befaamde *rampjaar* 1672 zijn duidelijk: de internationale handel van de Republiek halveerde, en in geval van Holland en Amsterdam was de relatieve terugval nog groter. Belangrijk is de omslag in de oorlog in 1674, toen een afzonderlijk vredesverdrag gesloten werd met Groot-Brittannië, maar Zweden in het conflict stapte aan Franse zijde. De sterke stijging in de handelswaarde betekent dat het herstel van de banden met Groot-Brittannië totaal niet gecompenseerd werd door het verbreken van die met Zweden, één van de belangrijkste landen aan de Oostzee. Het is echter niet uit te maken in hoeverre dit te wijten is aan directe verstoringen door kapingen, of aan de indirecte impact van embargo's. Het Britse belang kon er evengoed in gelegen zijn, dat het Noord-Nederlandse handelsverkeer op de Noordzee ongeschonden bleef in vredestijd. Maar de schaal van de overgang – een verdubbeling tussen 1673 en 1674 – wijst erop dat er meer aan de hand is, en dat de waarde van de handel met Engeland en Schotland niet onderschat moet worden.

¹⁰⁸ ROMMELSE (G.). The Second Anglo-Dutch War (1665-1667). Hilversum, Verloren, 2006, pp. 55-64, pp. 89-99, pp.124-126. WILSON. Profit and Power. pp. 98-104.

¹⁰⁹ ROMMELSE. The Second. p. 136.

¹¹⁰ ROMMELSE. The Second Anglo-Dutch War. pp. 124-126.

¹¹¹ ROMMELSE. The Second Anglo-Dutch War. p. 172.

¹¹² CALLINICOS (Alex). Imperialism and Global Political Economy. Cambridge, Polity Press, 2009, pp. 130-131. POSTHUMUS. Nederlandsche prijsgeschiedenis. pp. 641-642. ISRAEL. The Dutch Republic. p. 779.

De Negenjarige Oorlog (1688-1697) liet zich ook gelden voor het handelsverloop. Na een rits escalerende handelsconflicten ingegeven door Frans mercantilisme, volgden de gewapende confrontaties op het slagveld en te water, met alle gevolgen van dien¹¹³.

De totaalwaarden met een correctie naar de inbreng van de VOC konden verkregen worden tot 1700. De onvolledige data die aan het einde van hoofdstuk 2 bekomen werden, kunnen dienen om ook de periode 1700-1715 in de analyse op te nemen. Aangezien het hier immers draait om het relatieve verloop, maakt de omslag in 1683 weinig uit wanneer men de voorafgaande jaren buiten beschouwing laat, ook al omdat de VOC meestal weinig hinder ondervond van conflicten¹¹⁴. Op basis van grafieken 2.1 en 2.2, kan men constateren dat de achttiende eeuw slecht ingezet werd, door de woelingen op de Oostzee in het kader van de Grote Noordse Oorlog (1700-1721) met een maritieme machtsontplooiing van de Republiek in de Deense zee-engten¹¹⁵. Deze werd op de voet gevolgd door de zware druk op de Nederlandse handel in de aanloop naar de Spaanse Successieoorlog (1702-1713). De WIC verloor haar rol in de slavenhandel met het Spaanse imperium, en ook de handel in andere waren met Iberië en de Amerikaanse territoria dreigde verloren te gaan aan de Fransen. Tijdens de oorlog zelf werden deze trafieken, en die op Frankrijk, noodgedwongen afgebroken, tot een akkoord in 1704 de handel op Frankrijk deels herstelde. Ook de mediterrane handel werd zwaar verstoord doorheen de hele oorlog¹¹⁶. Zoals men uit de grafieken en bijhorende tabellen in bijlage kan afleiden, is de initiële terugval van de handel met deze gebieden van een vergelijkbare grootteorde als de dalingen gepaard met de Engelse Oorlogen.

In de literatuur circuleren verschillende visies omtrent de economische tendens van de Republiek na 1650. Een eerste, rond onder meer Johan de Vries, poneert stagnatie of een licht dalende trend. Een tweede groep onderzoekers gaat uit van een prominente daling. Zij baseren zich onder meer op demografische bronnen. Hiertoe mogen we Jan de Vries rekenen, en de Wageningen groep met van der Woude. Verder zijn er enkele auteurs die op basis van sectoriële analyses voor groei pleiten, waaronder James Riley één van de voornaamste is¹¹⁷. En tenslotte hebben we nog Jonathan Israel, die op basis van kwalitatieve bronnen over de handel tot nog andere vaststellingen kwam: hij bestreed de tot dan toe

¹¹³ ISRAEL. *The Dutch Republic*. pp. 843-847.

¹¹⁴ Zie hoofdstuk 4 en 5.3.

¹¹⁵ FROST (R.I.). *The Northern Wars 1558-1721*. Harlow, Pearson, 2000, p. 229.

¹¹⁶ ISRAEL. *The Dutch Republic*. pp. 968-973.

¹¹⁷ DE VRIES (Johan). *De economische achteruitgang van de Republiek in de achttiende eeuw*. Leiden, 1958. DE VRIES (Jan). *The Economy of Europe in an Age of Crisis, 1600-1750*. Cambridge, Cambridge University Press, 1976. DE VRIES (Jan). 'The Decline and Rise of the Dutch Economy, 1675-1900'. In: SAXONHOUSE (Gary) red. *Research in Economic History*. Elsevier, 1984. VAN DER WOUDE (A.M.). *Het Noorderkwartier: Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland*. 3 vols., Wageningen, 1972. RILEY (James C.). 'The Dutch Economy After 1650: Decline or Growth?'. In: *The Journal of European Economic History*, vol. 13 nr. 3, 1984.

gangbare consensus van commerciële groei in de eerste helft van de eeuw, met de stelling dat de handel stagneerde tussen 1621 en 1647, om daarna weer te groeien tot 1672¹¹⁸.

Enkele auteurs uit de eerste categorie gaan op basis van kwantitatieve bronnen, waaronder de konvooien en licenten, uit van een economische terugval doorheen de tweede helft van de zeventiende eeuw. Johan De Vries gebruikt de ongecorrigeerde cijfers van de konvooien en licenten, naast enkele tollens op interne handelsactiviteiten (zoals de imposten op de waag, rondemaat en grove waren), om zijn stelling van een neerwaartse tendens te staven¹¹⁹. Na correctie kan er in de nominale reeks (grafiek 1) inderdaad een licht neerwaartse tendens onderscheiden worden tussen 1650 en 1680, maar het laatste kwart van de eeuw laat zich alweer kenmerken door groei. Bij de reële handelswaarden is die daling al heel wat minder duidelijk. Integendeel, wanneer men de oorlogsjaren buiten beschouwing laat is er net sprake van een significante stijging tot aan het begin van de Negenjarige Oorlog in 1688. De daaropvolgende periode laat zich dan weer wel kenmerken door stagnatie.

In de mate waarin we schommelingen in de handel mogen beschouwen als conjuncturele indicator, botst dit niet enkel met de tweede visie, maar ontbreekt ook de overeenstemming met de eerste. Door correctie van de cijfers komen we tot een ander beeld dan Johan de Vries, die zich nota bene op dezelfde bron gebaseerd heeft.

De overeenstemming met de stellingname van Israel is ook niet altijd even duidelijk. Israel stelde dat het doorheen het tweede kwart van de zeventiende eeuw slecht ging met de handel, waarna groei volgde in het derde kwart. De konvooien en licenten leveren echter een afwijkend beeld op. De handelswaarde in de jaren 1620 was inderdaad de laagste van de hele beschouwde periode, maar herstel trad al in doorheen de jaren '30, en niet in de tweede helft van de eeuw. Iets vergelijkbaars geldt ten aanzien van de periode na 1672. In de periode na het *rampjaar* ging het inderdaad slecht – niet verwonderlijk gezien de situatie – maar in plaats van het begin van het einde was dit slechts een tussenstadium in een zeer ruime groeibeweging tussen 1630 en 1690. Eerder dan de aanvang van de Hollandse Oorlog, kunnen we die van de Negenjarige oorlog, zestien jaar later, beschouwen als de ultieme omslag in het zeventiende-eeuwse handelsverloop. Maar de grootste afwijking tussen Israel en de konvooien en licenten, situeert zich in het derde kwart van de zeventiende eeuw. 'Dutch non-Baltic trade must have expanded vigorously after 1647', aldus Israel, die in botsing komt met de bovenstaande gegevens die integendeel een stagnatie suggereren. Deze discrepantie is des te opmerkelijker omdat Israel zijn stelling probeert te

¹¹⁸ ISRAEL. *Dutch Primacy*. p. 279-280.

¹¹⁹ DE VRIES. *De economische achteruitgang*.

onderbouwen met diezelfde konvoien en licenten, waarop hij enkele selectieve correcties uitvoert¹²⁰.

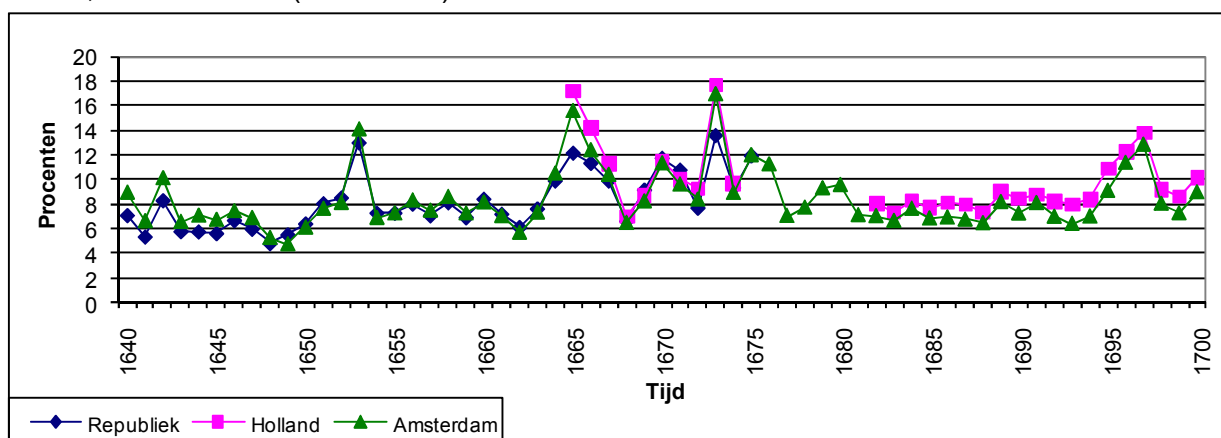
Tenslotte wordt de aandacht gevestigd op het gewicht van Holland, en Amsterdam in het bijzonder, in de totale handelsstromen van de Republiek. Het aandeel van Amsterdam in het totaal, bedraagt doorheen de eerste beschouwde decennia meer dan 40%, en tussen 1640 en 1675 is Amsterdam zelfs goed voor de helft van de totale handel van de Republiek. Het gewicht van Holland is moeilijker waar te nemen ten gevolge van de ontbrekende cijfers, maar over de beschikbare jaren loopt het aandeel van het Hollandse gewest op van 60% tot driekwart. Indien men enkel de overzeese internationale handel zou beschouwen, zouden deze aandelen nog hoger liggen. De landhandel zit immers enkel in de cijfers voor de Republiek vervat, en zijn afwezig in geval van Holland en Amsterdam. Daarmee wordt het gangbare beeld van Amsterdam als mercantiele metropool bekrachtigd, net als het Hollandse economische primaat in de Republiek.

5.3 Het belang van de Aziatische handel

5.3.1 Aandeel van de VOC in het totaal

Op basis van het voorgaande kan berekend worden welk aandeel de Verenigde Oostindische Compagnie vertegenwoordigde in de totale internationale handel van de Republiek, Holland en Amsterdam. We verwijzen hiervoor naar kolom C van tabel 4.1 in bijlage. Dit zijn de procentuele aandelen van de VOC ten opzichte van de totale handelswaarden, en van haar kamers tegenover de Hollandse en Amsterdamse totalen:

Grafiek 5.3 Procentuele aandelen van de VOC en haar kamers ten opzichte van de totale handel, exclusief WIC (1640-1700)



Bron: eigen berekeningen.

¹²⁰ ISRAELI. *Dutch Primacy*. p. 279-281.

Deze aandelen laten enkele belangrijke vaststellingen toe. Op het niveau van de Verenigde Provinciën, blijkt de VOC van 1640 tot de vroege jaren 1660 goed geweest te zijn voor vijf tot acht procent van de waarde van alles wat verhandeld werd, Amerikaanse en West-Afrikaanse producten uitgezonderd. De tien jaren die daarop volgden leveren hogere cijfers op, maar veel is te wijten aan de oorlogen in die periode die vooral de Europese handel verstoorden, leidend tot een kleinere noemer en dus hogere procenten.

In vergelijking met de verkregen aandelen van de VOC in de algemene handel van respectievelijk Holland en Amsterdam, zijn deze op niveau van de Republiek het kleinst, hoewel ze aan die van Amsterdam gewaagd zijn gedurende de jaren 1650. Holland levert de hoogste percentages op, die gewoonlijk tussen zeven en negen procent fluctueren, met enkele uitschieters boven twaalf procent in oorlogsjaren. Amsterdam ligt daar meestal tussenin. De VOC had dus een groter commercieel belang voor Holland, dan voor de stad Amsterdam in het bijzonder. Erg verbazend is dit niet, aangezien het gewest Holland de thuishaven was van vijf van de zes VOC-kamers, en Amsterdam anderzijds bekendstaat als knooppunt voor een brede waaier aan handelsactiviteiten.

Na de aandelen *an sich* en hun onderlinge verhoudingen, dringt een derde aspect zich op: het verloop doorheen de tijd. Dat is vrij stabiel, in vreedstijd tenminste. De enige reeks die doorlopend beschikbaar is, namelijk deze voor Amsterdam, lijkt steeds rond de zeven procent te draaien, oorlogsjaren uitgezonderd. De aandelen aan het einde van de zeventiende eeuw zijn van een zelfde grootteorde als die in de jaren '40. De enige uitzondering van belang op deze vaststelling, is het hogere niveau van 1688 tot 1672, tussen de Tweede Engelse Oorlog en de Hollandse Oorlog door.

Aansluitend bij deze interpretaties, volgt mogelijk de meest prominente die men uit deze gegevens kan afleiden: de onschatbare waarde van de VOC in oorlogstijd. Wanneer handelaren de toegang tot Europese havens ontzegd werd, wanneer hun goederen geconfisqueerd werden of hun schepen gekaapt, kon men steevast terugvallen op de stelligheid, dat met de zomer ook de retourvloeten kwamen aanwaaien; de ruimen volgeladen met pakken Bengaalse zijde, Chinees porselein, kaneel uit Ceylon of koffie uit Mocha, waartussen spleten en voegen volgepropt werden met waardevolle peperkorrels, brachten de oostindiëvaarders producten aan die sterk gewild waren in grote delen van Europa, en die zo ook in slechtere tijden voor bedrijvigheid zorgden op de Amsterdamse kades¹²¹. In zulke

¹²¹ BRUIJN (J.R.), red. *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries. Volume I*. Den Haag, Nijhoff, 1987. GLAMANN. *Dutch-Asiatic trade*. pp. 73-243. GAASTRA, *De Geschiedenis*. pp. 124-127.

Uit vergelijking van de totaalcijfers met de equipagekosten, blijkt bovendien een sterke toename van deze laatste in oorlogstijd. Telkens wanneer de waarden van de totale handel kelderden, namen de equipagekosten en cargazoenen toe, en bovendien in evenredige mate met de hinder die de Europese handel ondervond: 9% tijdens de Eerste Engelse Oorlog (1666); 33% tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1673); 79% in het dieptepunt van de Hollandse Oorlog (1673); 25% tijdens de Negenjarige Oorlog (1697). Gaat het slechts om hogere kosten voor de overzeese oorlogen, of bood de VOC ook alternatieve handelskapitalistische investeringsmogelijkheden, wanneer deze in andere sectoren onder druk stonden?

jaren kon de VOC voor Holland tot meer dan zeventien procent van de Hollandse handel vertegenwoordigen, een ontzaglijk aandeel, wat nog geaccentueerd wordt door de bedenking dat retourvloten doorheen de hele zeventiende eeuw zelden meer dan 15 en nooit meer dan 20 schepen telden¹²². Met een marktwaarde van zeven tot vijftien miljoen gulden, en meer na het jaar 1700, waren retourvloten drijvende schatkisten. In 1665 beschreef de Engelse admiraal Sandwich de retourvloot onder VOC-vlag:

'The greatest wealth [...] in confusion that a man can see in the world. [...] I am apt to believe scarce at any time in one place soe great a mass of wealth was heaped together'¹²³.

Men kan geneigd zijn dit te bestempelen als de overdrijving van een man die zich niet veel later zou laten verleiden tot fraude met specerijen¹²⁴, maar in een vroegmodern Europees kader zat hij er niet ver naast, want het aantal schepen uit Azië dat in dat jaar gezamenlijk de Noordzee kwam opvaren, was tot op dat moment één van de grootste in de geschiedenis van de mensheid¹²⁵.

5.3.2 Correlaties tussen de VOC en de totale handel

Waren de aandelen van de negotie van de VOC ten opzichte van het totaal al groot, dan was de eigenlijke impact op de mercantiele ontwikkeling van de Verenigde Nederlanden mogelijk nog omvangrijker. Hier werd immers enkel de intercontinentale handel opgemeten, terwijl de diverse exotische producten na hun aankomst in het thuisland ook verder verscheept werden naar andere Europese gebieden. Om die reden kan het nuttig blijken, op zoek te gaan naar een ruimere correlatie tussen de negotie van de Compagnie, en de totale handel.

Eerst nemen we het hoogste niveau onder de loep: de trafieken van de VOC, en de handel van de Republiek. De beide reeksen die daarmee overeenstemmen, kunnen teruggevonden worden onder kolom C van tabel 3.3, en in kolom A1 in tabel 4.1. De jaarlijkse combinaties van variabelen worden weergegeven in onderstaande puntenwolk:

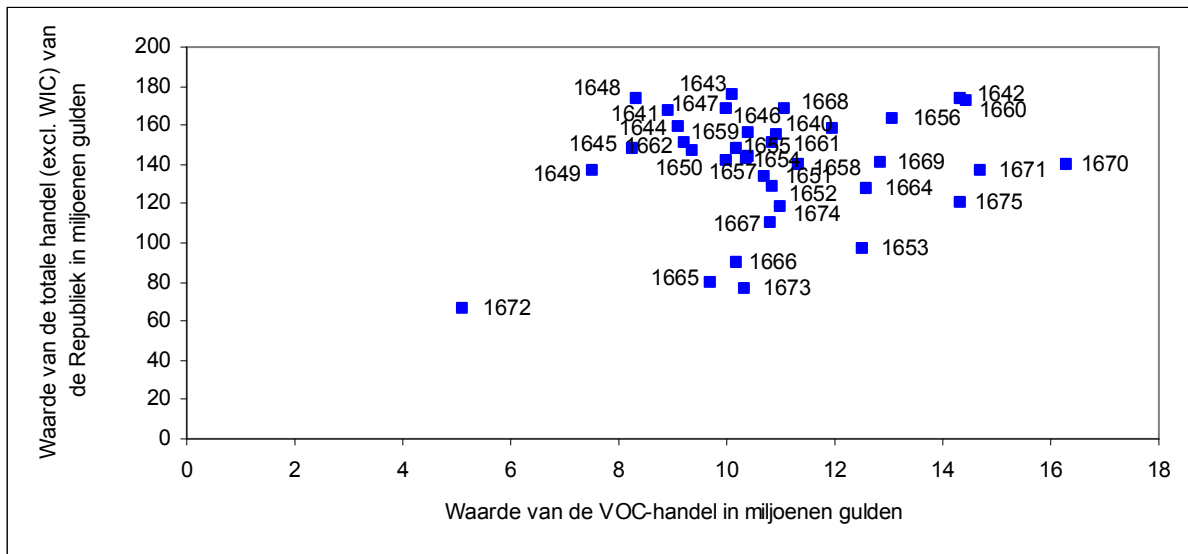
¹²² DE KORTE. De jaarlijkse. bijlage 9.

¹²³ WILSON. Profit and power. p. 134.

¹²⁴ ROMMELSE. The Second. pp. 137-138.

¹²⁵ DE KORTE. De jaarlijkse. bijlage 9.

Grafiek 5.4: correlatie tussen de VOC-handel en de totale handel van de Republiek (1640-1675)



Bron: eigen berekeningen.

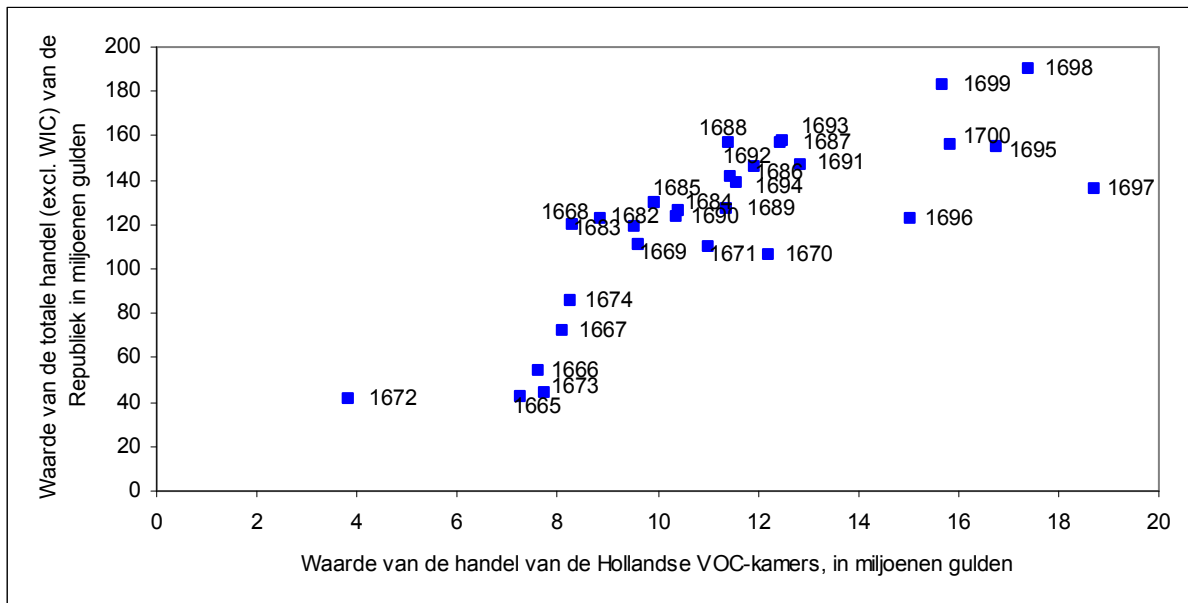
De puntenwolk suggereert geen verband, van eender welke orde. Men kan echter ook de correlatiecoëfficiënt r berekenen, naar de formule van Pearson (1):

$$r = \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[n\sum X^2 - (\sum X)^2][n\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \quad (1)$$

Uit de toepassing van deze methode, met de gezamenlijke handel als afhankelijke variabele, blijkt dat $r = 0,187$. Men kan dus concluderen dat het verband tussen de beide reeksen eerder beperkt is. Het handelsverloop van de Republiek in haar geheel, blijkt in uiterst geringe mate gedetermineerd te worden door de verhandelingen van de VOC.

Volkomen parallel wordt nu het bestaan van een correlatie nagegaan op niveau van Holland (op basis van dezelfde tabellen in bijlage). Ook hier kan een puntenwolk een eerste indicatie geven.

Grafiek 5.5: correlatie tussen de VOC-handel van de Hollandse kamers en de totale Hollandse handel (1665-1674 en 1682-1700)

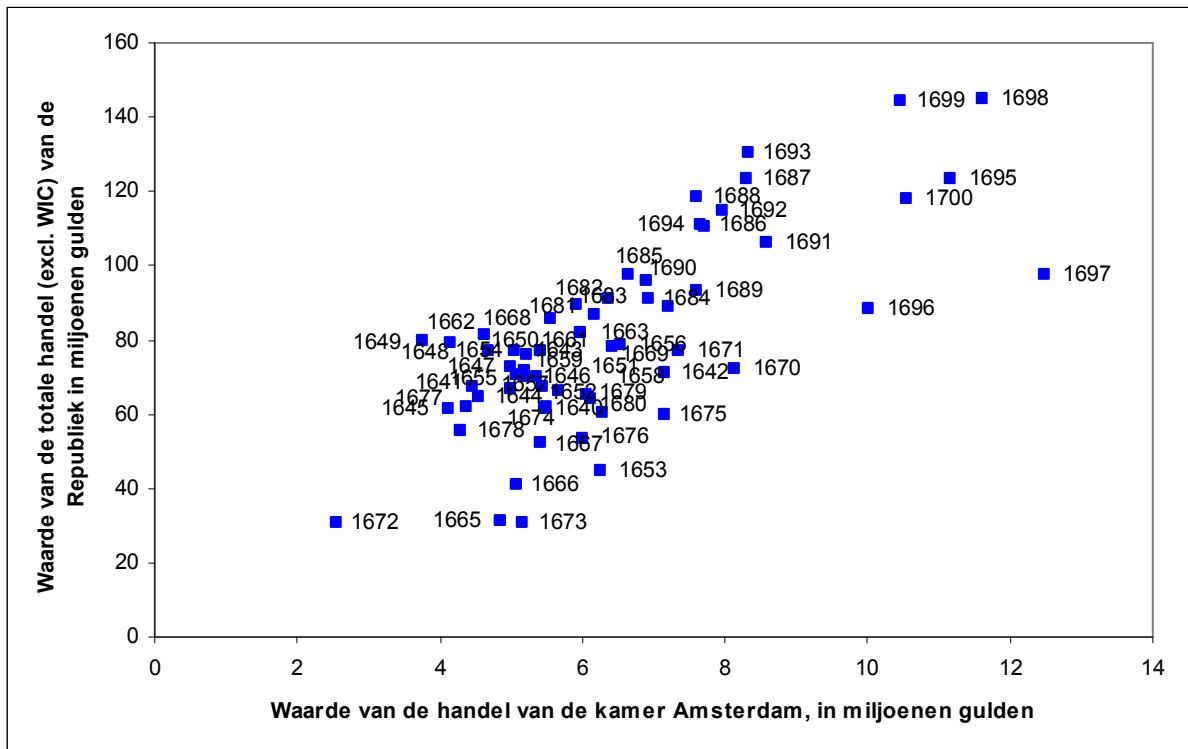


Bron: eigen berekeningen.

Op Hollands niveau lijkt er een lineair positief verband te bestaan tussen enerzijds de activiteiten van de kamers Amsterdam, Rotterdam, Enkhuizen, Delft en Hoorn, en anderzijds de gezamenlijke Hollandse handel. In statistische termen levert dat een correlatiecoëfficiënt op van: $r = 0,789$. Deze indicator neigt al veel sterker naar 1 (de perfect positieve correlatie) dan het vergelijkbare resultaat voor de Republiek, en poneert met andere woorden de hypothese van een vrij sterk verband tussen beide reeksen. De mogelijkheid van een verwantschap wordt niet enkel grafisch bevestigd door de puntenwolk, maar ook door het feit dat het Hollandse VOC-aandeel over het algemeen enkele procenten groter was dan op niveau van de Republiek. Hier blijkt dus dat de ontwikkeling van de Hollandse handel in zekere mate gestuurd werd door de Verenigde Oostindische Compagnie.

Een vergelijkbare manier van werken voor de Amsterdamse omschrijving levert dit beeld op:

Grafiek 5.6: correlatie tussen de handel van de Kamer Amsterdam en de totale Amsterdamse handel (1640-1700)



Bron: eigen berekeningen.

De Amsterdamse puntenwolk levert het beeld op van een positief verband, zij het met een concentratie van punten in het centrum. Pearson's r is in dit geval gelijk aan: $r = 0,739$; iets lager dus dan in geval van Holland. Toch lijkt het erop dat er ook hier een relatief sterk verband bestaat tussen het handelsritme van Amsterdam, en de activiteiten van de gelijknamige VOC-kamer. De vraag is enkel nog, welke van de beide variabelen de andere determineerde.

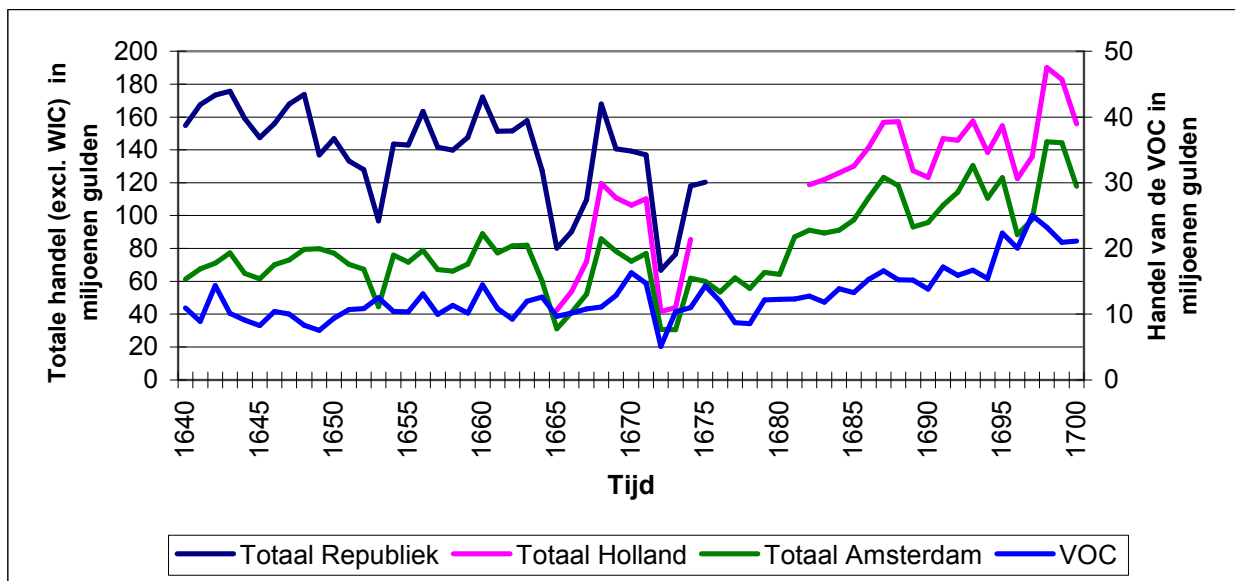
5.3.3 Timing

Hierboven werd vastgesteld dat de VOC een presentabele proportie uitmaakt van de totale handel op de drie niveaus, en dat er een relatie bestaat tussen de VOC-handel en de totale voor wat Holland en Amsterdam betreft. Daarmee weten we echter nog niets over de aard van die relatie, of de richting van een mogelijke causaliteit. Om dat uit te maken, vergelijken we hier de ontwikkelingen van de gezamenlijke handel met die van de VOC. Indien de negotie van de VOC bepalend geweest zou zijn voor de totale handelsstromen, zouden de cijferreeksen gekenmerkt moeten worden door een grote concordantie op middellange termijn. Het is echter niet uit te sluiten dat het omgekeerde gold, en de handelsconjunctuur in

het thuisland een determinerend effect had op de ontplooiing van de overzeese en intercontinentale netwerken, via de omvang van de cargazoenen. In dat geval zouden de compagniecijfers met enkele jaren vertraging de Europese moeten weerspiegelen.

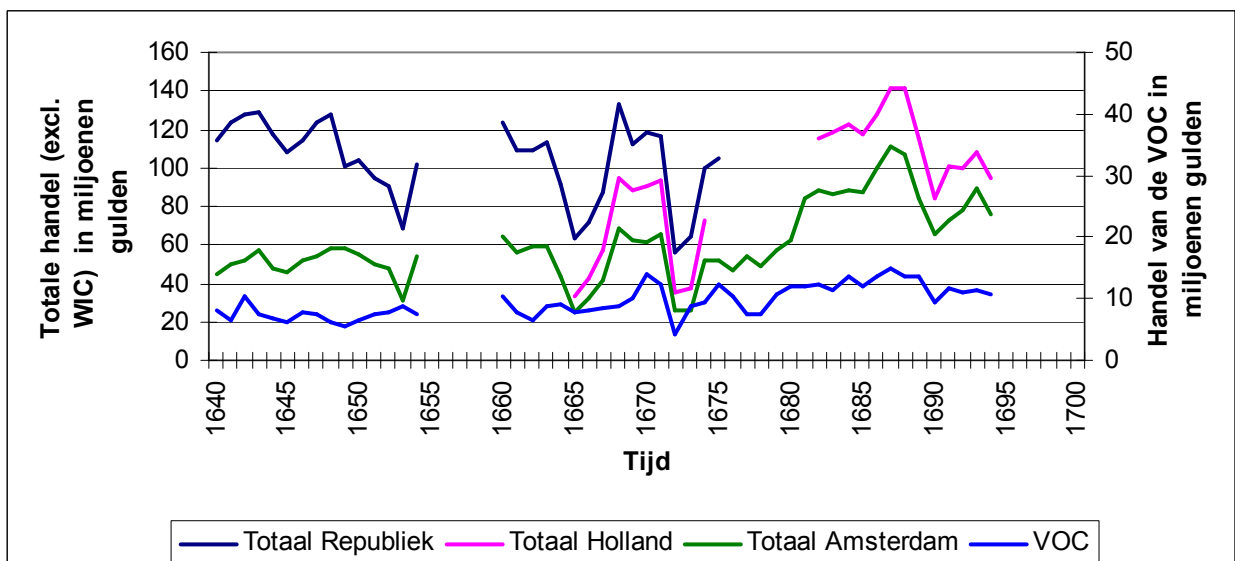
De totaalcijfers worden weergegeven voor zowel de Provinciën, Holland als Amsterdam, af te lezen op de linkse verticale as. Anderzijds wordt enkel de reeks van de VOC als geheel afgebeeld (tegenover de rechtse as), aangezien de Hollandse en Amsterdamse cijfers exact hetzelfde relatieve verloop hebben. De gebruikte cijfers zijn overigens deze in bijlagen 3.3 en 3.4.

Grafiek 5.7: determinatie in de relatie tussen de handelstotalen en de VOC, nominaal (1640-1700)



Bron: eigen berekeningen.

Grafiek 5.8: determinatie in de relatie tussen de handelstotalen en de VOC, reëel (1640-1700)



Bron: eigen berekeningen.

Het is erg jammer dat de cijfers voor de VOC niet aanvangen aan het begin van de zeventiende eeuw: in dat geval was het mogelijk geweest om het belang van de Compagnie te duiden voor de eigenlijke mercantiele take-off. Desondanks kunnen ook de cijfers van de latere jaren voorname inzichten opleveren. Bij vergelijking van het verloop van de reeksen, blijkt een gelijkmatig verloop op korte termijn. Dit ligt in de lijn van de correlatiecoëfficiënten en de gelijkmatigheid van de procentuele aandelen die eerder opgetekend werden. Zo vertoont de grafiek consistentie over de reeksen heen, voor jaren met pieken of dalen: dit is onder meer het geval voor 1646, 1656, 1660, 1687 en 1690.

Een eventuele overeenstemming op de middellange termijn laat zich moeilijker onderscheiden, vooral vanwege de verstoring door conflictensituaties. Doorheen de periode vanaf de aanvang van de VOC-reeks in 1640 tot de aanzet tot de Tweede Engelse Oorlog in 1664, lijkt de gelijkmatigheid gering. De voorzichtige tendens tot stijgen die men voor de VOC kan waarnemen, vertoont zich weliswaar ook voor Amsterdam, maar de trend van de Republiek laat zich eerder kenmerken door het tegendeel, ook los van de littekens van de Eerste Engelse Oorlog rond 1653. Bovendien stemt een fase van opeenvolgende dalingen van de handelswaarde van de VOC van 1646 tot 1649, overeen met een hogere totale activiteit. Aangezien de lijn van de VOC zich evenmin toont als een vertraagde afspiegeling van de totaalcijfers, is het opportuun om voor de jaren 1640 en 1650 te concluderen, dat er van enige determinatie geen sprake is.

Doorheen de daaropvolgende periode worden de cijfers van de Republiek, Holland en Amsterdam gebrandmerkt door de scherpe verstoringen van de Tweede Engelse en de Hollandse Oorlogen. Daarna moet men terugvallen op Holland en Amsterdam, die een beeld opleveren van een intense groei vanaf de late jaren 1670 tot aan het einde van de eeuw, dat bovendien slechts met vertraging nagevolgd wordt door de VOC. Het is echter opletten geblazen voor overhaaste gevolgtrekkingen, want de Hollandse Oorlog duurde nog tot 1679. Dat betekent dat de initiële groei na dat jaar te wijten was aan het handelsherstel dat gepaard ging met de Vrede van Nijmegen. In vergelijking met de jaren voorafgaand aan de oorlogen, blijkt de toename zich omtrent deze jaren te beperken tot ongeveer twaalf procent, of het verschil tussen tachtig miljoen in de eerste helft van de jaren 1660, en negentig miljoen van 1681 tot 1684. En dan springt de gelijktijdige groei van de VOC in het oog: van cijfers omtrent de elf miljoen, gaat het naar een gestabiliseerd niveau van twaalf en een half miljoen over dezelfde periode, wat neerkomt op quasi dezelfde relatieve stijging.

In de mate dat de resterende groei na 1684 afgezonderd kan worden als een tweede fase, neemt de handelswaarde van Amsterdam toe van negentig tot ongeveer honderdtwintig miljoen, bij uitvlakking van de hevige schommelingen in die jaren. Een toename met een derde tekent zich ook af voor Holland. De waarde van de

compagnienegotie stijgt tegelijkertijd van twaalf naar zo'n tweeëntwintig miljoen, een groei van maar liefst tachtig procent.

Tenslotte is het frappant hoe de toppen van de reeksen van de reële totaalwaarden van Holland en Amsterdam (1687-1688, zie bijlagen 1.1 en 1.2 en grafieken 2.1 en 2.2), samenvallen met het hoogtepunt van de reële waarde van de handel van de VOC (1687, zie bijlage 3.3 en grafiek 4.2). Bij de aanvang van de Negenjarige Oorlog bevond de Aziatische handel zich in koopkrachtpariteiten op het hoogste niveau van de zeventiende eeuw, en aansluitend daarbij ook de reële totaalwaarden van Holland en Amsterdam.

Dat voert ons naar de volgende conclusies. Gezien de afwezigheid van een duidelijke overeenstemming van enigerlei aard, tussen de totaalcijfers en die van de VOC voor zover de jaren 1640 en 1650 betreft, is het duidelijk dat de VOC voor deze periode niet beschouwd kan worden als de doorslaggevende actor in de gezamenlijke handelsontwikkeling van Amsterdam, Holland, noch de Republiek in het algemeen. Dit is sterk contrast met de periode van 1680 tot 1700, tijdens dewelke de VOC zich toont als een sterke voortrekker van de toegenomen handel. De gestegen welvaart aan het einde van de zeventiende eeuw, is niet in geringe mate toe te schrijven aan de Verenigde Oostindische Compagnie. Naarmate de handelsmaatschappij dieper ingeworteld raakte in het Verre Oosten, en aan het einde van de zeventiende eeuw meer participeerde in de intra-Aziatische handel dan ze ooit gedaan had en ooit nog zou doen¹²⁶, werd ze ook steeds belangrijker als motor van de Hollandse welvaart. Was het belang van de VOC halverwege de zeventiende eeuw nog overwegend gelegen in de verzekering van de aangehouden trafieken in oorlogstijd, dan toont zij zich aan het einde van de zeventiende eeuw als een – en misschien wel dé – drijvende kracht van de Hollandse en Amsterdamse handelsontwikkeling.

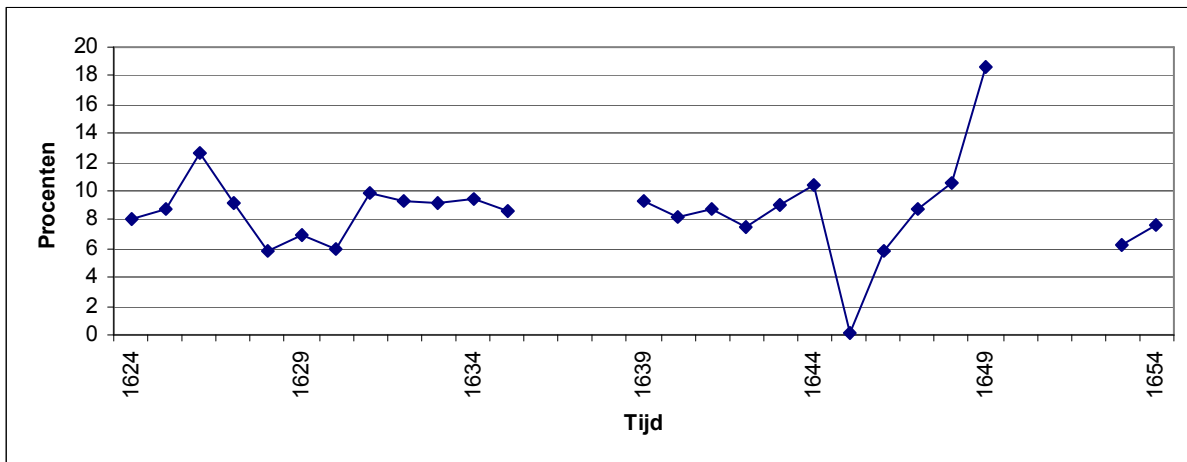
5.4 Het belang van de Oostzeehandel

5.4.1 Aandeel van de Oostzeehandel in het totaal

De inschattingen van de betekenis van de handel door de Sont, wordt in de eerste plaats gemeten op basis van het aandeel dat die handelsstromen vertegenwoordigden in de totale handel. We herinneren eraan dat de cijfers van de Sonthandel die eerder berekend werden en gebruikt worden in tabel 4.2, onderschattingen zijn van de werkelijke waarde. Daarnaast blijft de analyse noodgedwongen beperkt tot de Verenigde Provinciën, gezien de onbeschikbaarheid van cijfers voor Holland en de onbruikbaarheid van die voor Amsterdam. In grafische gedaante is dit het resultaat:

¹²⁶ DE KORTE. De Geschiedenis. pp. 115-118.

Grafiek 5.9: Procentuele aandelen van de Oostzeehandel ten opzichte van de totale handel, exclusief WIC (1624-1654)



Bron: eigen berekeningen.

Doorheen het gros van de berekenbare periode, vertegenwoordigde de (minimale) Sonthandel tussen zes en tien procent van de totale waarde van al wat in de Republiek verhandeld werd, Amerikaanse en West-Afrikaanse goederen uitgezonderd. Enkele keren trad het aandeel buiten die marges: in 1626, wanneer het om onduidelijke redenen buitengewoon hoog was; in 1644 in navolging van een toename van het Oostzeeverkeer; in 1648 en 1649, mogelijk ten gevolge van de vrede van Westfalen. Het percentage voor 1645 wordt zwaar vervormd door de Torstenson Oorlog (1643-1645): de Sont werd in de zomer van dat jaar gedomineerd door een oorlogsvloot van de Verenigde Provinciën, die de inning van de tol door de Denen verhinderde¹²⁷. Om die reden is het cijfer voor dat jaar absoluut niet representatief. Het aandeel van de Oostzeehandel bleef dus tussen 1624 en 1647 op een zelfde structureel niveau, rond een trendlijn die tussen acht en negen procent zou liggen.

Zoals gezegd zijn deze cijfers onderhevig aan de beperking van onvolledigheid. Daar staat echter tegenover, dat niet alle Oostzeeproducten die in bodems onder Nederlandse vlag het ontvangstkantoor in Helsingør passeerden, in de Republiek terechtkwamen. De 'voorbijlandvaart' bracht een gedeelte van de goederen uit het Balticum rechtstreeks naar hun eindbestemming¹²⁸, en hoewel ook de meerwaarde van deze transporten vanuit een mercantilistisch kader haar bijdrage leverde aan de welvaart in de zeven Provinciën, werden geen konvoien en licenten betaald op deze ladingen, zodat ook de cijfers van de totale handel iets hoger zouden moeten liggen. De exacte proportie van deze afwijkingen is moeilijk vast te pinnen, maar in elk geval wordt de afwijking door onvolkomenheid gecompenseerd door het fenomeen van de voorbijlandvaart dat ten aanzien van dit

¹²⁷ BLOK (P.J.). *Geschiedenis van het Nederlandsche volk*. Deel 2. Leiden, Sijthoff, 1924, pp. 604-608.

¹²⁸ DE VRIES en VAN DER WOUDE. *Nederland*. pp. 558 en 597.

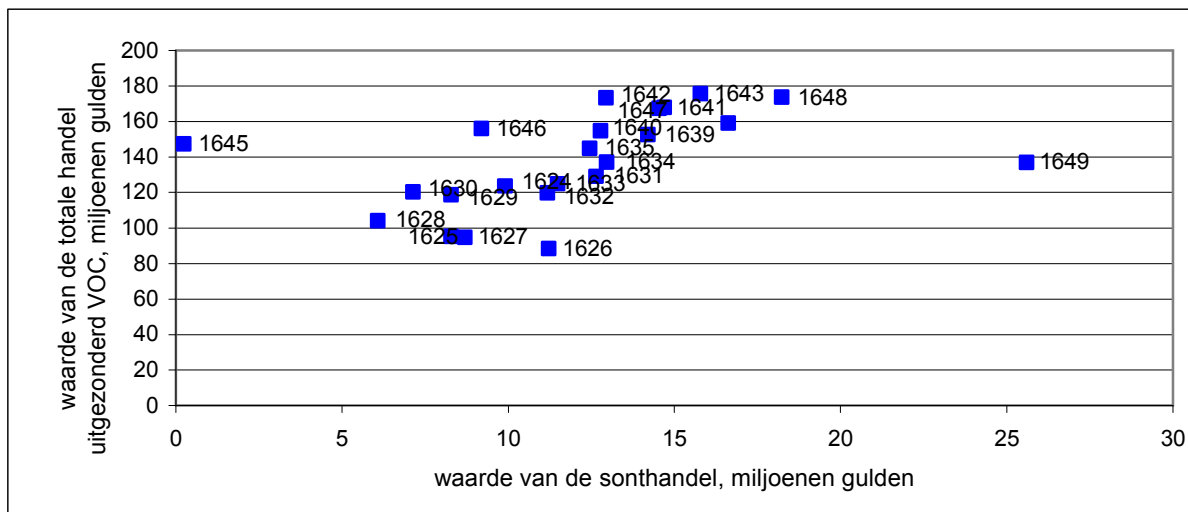
cijfermateriaal tegengestelde implicaties heeft. Zodus kan men stellen dat de aandelen die hier berekend werden, slechts in beperkte mate een onderschatting van de werkelijkheid incarneren.

Met ongeveer een tiende van de totale Noord-Nederlandse handel op haar rekening, toont de regio rond de Baltische Zee zich als een prominente handelspartner, hoewel in mindere mate dan verondersteld wordt door degenen die graag de nadruk leggen op het belang van bulkgoederen voor de mercantiele ontplooiing van Holland, in de eerste plaats Fernand Braudel¹²⁹. Op basis van de eerder ontvouwde argumentatie lijkt het weinig waarschijnlijk dat het exacte aandeel van de eigenlijke Sonthandel ten opzichte van het totaal meer dan enkele procenten hoger zou liggen. Omdat dit echter niet uit te sluiten is op basis van deze gegevens, wordt ook op zoek gegaan naar een eventuele determinantie die zou blijken uit andere benaderingswijzen.

5.4.2 Correlaties tussen de Oostzeenegotie en de totale handel

Zoals Israel eerder al stelde, zou Braudels overtuiging dat het massavervoer door de Sont bepalend was voor de commerciële ontwikkeling, moeten impliceren dat de ontwikkeling van de Sonthandel samenvalt met die van de totale trafieken¹³⁰. Of dit opgaat, zal moeten blijken uit de analyse van de correlaties en later de temporele overeenstemming op middellange termijn. Een eerste indicatie wordt geboden door de puntenwolk betiteld als grafiek 5.10.

Grafiek 5.10: correlatie tussen de Oostzeehandel en de totale handel van de Republiek (1624-1649 en 1653-1654)



Bron: eigen berekeningen.

¹²⁹ BRAUDEL *Civilisation matérielle*, pp. 174-177.

¹³⁰ ISRAEL (J.I.). 'The phases of the Dutch straatvaart (1590-1713)'. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis*, IC, 1986. NOORDEGRAAF. Vooruit en achteruit, p. 459.

De punten liggen in de buurt van een imaginaire rechte met positieve richtingscoëfficiënt, wat wijst op een mogelijke verwantschap tussen beide reeksen. Aansluitend hierbij wordt de correlatiecoëfficiënt berekend, en met de Oostzee als onafhankelijke variabele levert dat op: $r = 0,476$. Omdat er zekerheid bestaat dat het Baltische cijfer voor het jaar 1645 verkeerd is, kan r ook berekend worden met uitzondering van dat jaar, en dan bekomen we: $r = 0,597$.

Het uitzonderlijke cijfer van 1649 is een lastig geval. Men zou geneigd kunnen zijn, de bijzondere groei in dat jaar te associëren met de vrede van Westfalen, die de mogelijkheid schiep om de (officiële) handel met het Spaans-Habsburgse imperium te hervatten¹³¹. Dit lijkt niet onwaarschijnlijk, aangezien de gestegen waarde grotendeels te wijten is aan een groter westwaarts transport van gerst, vlas en haver (zie bijlagen bij hoofdstuk 2). Deze aanname wordt echter in vraag gesteld door de povere gegevens voor de jaren 1653 en 1654. Maar omdat deze laatste twee jaren net in de periode van de Eerste Engelse Oorlog vallen, kunnen zij niet dienen als referentie en blijft de veronderstelling overeind. Daarmee kan de toename van de Oostzeehandel dan wel verklaard worden, maar dit stuit op het gegeven dat de totale handel constant bleef. Deze fenomenen zijn te verzoenen door de stijging van de handel naar Iberië het karakter van de voorbijlandvaart aan te meten. Immers, op de goederen die de Nederlanden passeerden zonder er aan land gebracht te worden, moesten geen heffingen betaald worden.

Daarmee krijgen we echter een opeenhoping van hypothesen, die in dit kader niet hard gemaakt kunnen worden. De literatuur suggereert integendeel een eenmalig karakter voor de hausse in 1649¹³². We moeten dus veronderstellen dat alle cijfers, op dat van 1645 na, niet aan abnormale vervormingen onderhevig zijn. Men moet hier dan ook de correlatiecoëfficiënt $r = 0,597$ als correct aannemen, hoewel men het alternatief wel in het achterhoofd kan houden bij de evaluatie. Dat alternatief houdt in dat men veronderstelt dat de Baltische handel na 1648 niet meer afgemeten kan worden aan de totale handel, vanwege een toename in de voorbijlandvaart die daarin niet vervat zit. In dat geval moeten de gegevens voor de jaren 1649, 1653 en 1654 uit de verwerking gestoten worden, wat een correlatiecoëfficiënt oplevert van $r = 0,770$.

Aldus bekomen we het beeld van een niet al te sterk verband tussen de cijfers van de Oostzeehandel en de algemene voor de beschouwde periode. Deze relatie was mogelijk krachtiger in het gros van de eerste helft van de zeventiende eeuw.

¹³¹ BOON. West-Friesland. p. 173.

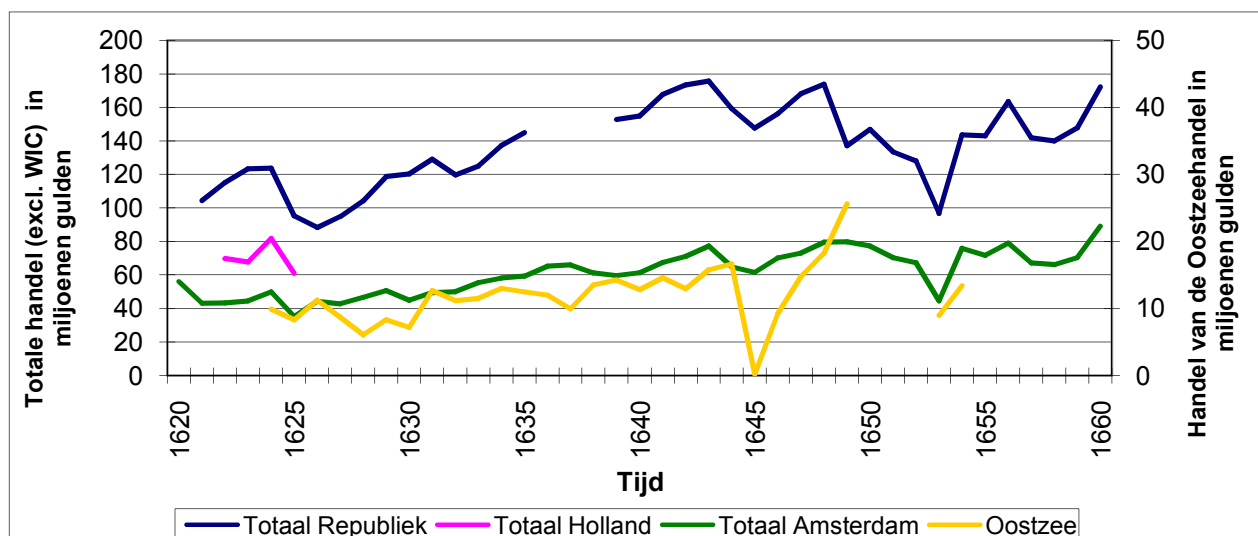
¹³² Zie bijvoorbeeld het handelsverloop dat door Klein voorgedragen wordt: KLEIN (P.W.). 'Kwantitatieve aspecten van de Amsterdamse roggehandel in de 17^e eeuw en de Europese economische geschiedenis'. In: DE VRIES (Johan) red. Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel als voorzitter van de vereniging het Nederlands Economisch-Historisch archief. Den Haag, Nijhoff, 1977, pp. 75-88.

5.4.3 Timing

Geldt deze beperkte overeenstemming ook op langere duur? De nominale waarden zullen het uitwijzen. Grafiek 5.11, die de Sonthandel plaatst naast de totale handel op de drie niveaus (voor zover beschikbaar), lijkt hetzelfde beeld op te leveren. Er zijn, in tegenstelling tot de VOC, weinig overkomsten in jaren met bijzonder hoge of lage cijfers (dergelijke analogieën blijven beperkt tot de jaren 1625, 1655 en eventueel 1657), maar ook zijn er verschillende jaren waarbij een doorgezette stijging of daling in de ene reeks, gepaard gaat met de tegengestelde beweging in de andere. Dit is het geval voor 1626-1628, 1634-1637, 1637-1639 en 1645-1656. Anderzijds zijn er ook fasen die gekenmerkt worden door een vrij grote consistentie: de jaren 1629-1634 en 1639-1643 beantwoorden hieraan. Op de lange termijn is er wel een min of meer gelijke evolutie gedurende een tweetal decennia. De groei van de totaalcijfers van de Republiek en Amsterdam tussen 1625 en 1644, is van dezelfde orde als die van de Oostzeehandel. Alle drie de reeksen nemen toe met ruwweg tachtig procent. In 1648 blijft daarvan nog maar weinig over: in dat jaar steeg de waarde van de Oostzee met 40%, parallel met een daling van het totaal met 20%, om doorheen de daaropvolgende jaren weer een disproportionele daling te kennen van omtrent de helft.

Een omvattend oordeel over de aard van de verhouding tussen de Oostzee en de totalen, ligt niet voor de hand. De ontwikkeling van de Oostzeehandel lijkt wel degelijk gecorreleerd te zijn aan het basispatroon van het totaal, althans van 1624 tot pakweg 1647. Maar een echte determinatie van vergelijkbare proporties als in geval van de VOC, lijkt hier echter niet te bestaan, op korte noch op lange termijn.

Grafiek 5.11: determinatie in de relatie tussen handelstotalen en de Oostzeenegotie (1620-1660)



Bron: eigen berekeningen.

5.5 De VOC of de Oostzee?

Dit hoofdstuk wordt afgesloten met enkele omvattende bemerkingen over het relatieve belang van de handelsactiviteiten van de VOC en de Baltische handel voor de mercantiele ontwikkeling van de Republiek doorheen de zeventiende eeuw. In eerste instantie betreft dat de aandelen. De kaarten liggen daar vrij eenvoudig: gedurende de meeste jaren waarover vergelijking mogelijk is, was de Oostzeehandel meer waard. Het verschil was echter niet bijzonder groot, en meer dan eens vertegenwoordigde de VOC grotere bedragen, onder meer omdat de Aziatische handel minder hinder ondervond van oorlogen in Europa.

Wat de correlaties van de verschillende reeksen betreft, vertoont de Sonthandel een grotere samenhang met het handelsverloop van de Republiek in haar geheel, dan de VOC. Ook indien we de onduidelijkere periode vanaf 1648 in de analyse opnemen, heeft de Oostzee een grotere samenhang met de totale handel. Daar staat tegenover, dat de Compagnie een bijzonder grote hand had in de situatie in Amsterdam en Holland. De verbintenis tussen de VOC enerzijds en Amsterdam en Holland anderzijds, was bijzonder stevig. Te stellen dat de Hollandse handelsoontwikkeling afhankelijk was van de VOC zou echter te verregaand zijn, aangezien er op dit punt geen mogelijkheid tot vergelijken bestaat met het voornaamste alternatief dat de Baltische handel is. Bovendien is gebleken dat die laatste handelstrafieken een meer dan degelijke bijdrage leverden aan de groei op lange termijn, en dat de tendens in de totaalcijfers voor het grootste deel van de periode overeenstemt met die van de Oostzee.

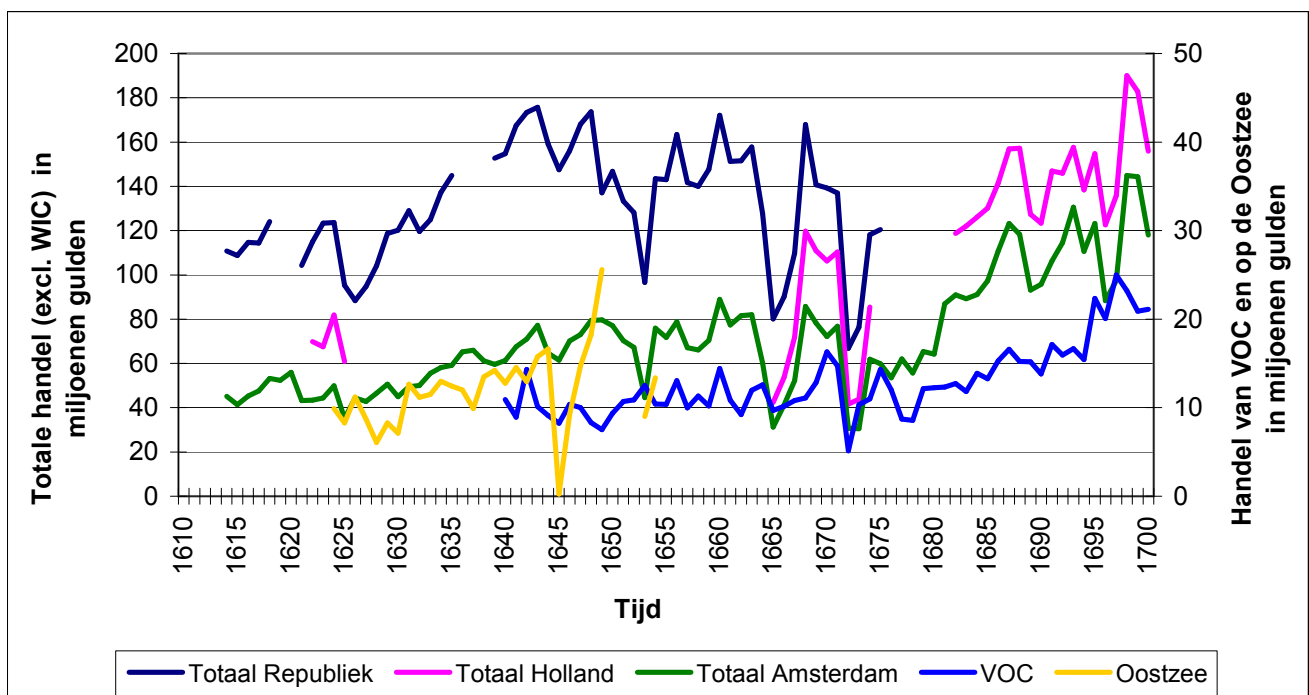
Het vervoer van massagoederen uit de Oostzeeregio heeft een niet te miskennen bijdrage geleverd aan de groei, minstens in de eerste helft van de zeventiende eeuw. Maar het eigenlijke handelsverloop werd eerder gedetermineerd door de luxeproducten uit Azië, vooral in de tweede helft van de eeuw.

Op basis van het voorgaande kan men enkele bedenkingen formuleren over het gezamenlijke gewicht van de VOC én de Oostzee. Deze beide takken van de vroegmoderne Noord-Nederlandse handel trekken, met voorsprong, de meeste aandacht naar zich toe in de literatuur ter zake. Maar wanneer we de jaarlijkse aandelen optellen, vertegenwoordigen de beide trafieken echter nog geen vijfde van de totale handelswaarde. Mogelijk gaat het wel om een iets groter aandeel, gezien de onvolledigheid van de berekende Baltische handel; en uiteraard was slechts een fractie van de ingevoerde waren uit de beide regio's bestemd voor binnenlandse consumptie of verwerking en werden er veel importproducten doorverhandeld.

Maar zelfs dan kunnen de beide handelstakken niet meer dan 40% van het totaal vertegenwoordigd hebben in de eerste helft van de zeventiende eeuw¹³³.

Waarom moet men dan het resterende aandeel toeschrijven, dat tot twee derden van de handelswaarde omvatte? Aan de Amerikaanse en Afrikaanse handel alvast niet, want de WIC zit niet in de totaalcijfers vervat. Het grootste deel van de waarde van de Amsterdamse, Hollandse en Noord-Nederlandse handel werd dus gegenereerd in het Europese en mediterrane handelsverkeer, buiten de Oostzee om. Dat verklaart meteen de enorm verstoringende impact van buitenlandse tariefwijzigingen of oorlogen (zelfs wanneer de vloot van de Republiek haar superioriteit kon vestigen) die eerder in dit hoofdstuk waargenomen werd uit de ontwikkeling van de totale handel. De vrachten over de Barentszee van en naar Rusland, de negotie op de Noordzee met de Britse eilanden en westelijk Scandinavië, de *westvaart* naar Frankrijk en Iberië, de *straatvaart* naar de Levant, Italië en Anatolië en niet in de laatste plaats de land- en rivierhandel met het achterland van de Provinciën in een groot deel van het Roomse Rijk via de Schelde, Maas, Rijn, Weser en Elbe, overtroffen samen zowel de Oostindische als de Oostzeehandel¹³⁴.

Grafiek 5.12: Vergelijking van de totale handelsstromen, de VOC en de Oostzeehandel, nominaal (1610-1700)



Bron: eigen berekeningen.

¹³³ Bij veronderstelling van een verdere verhandeling van een kleiner volume tegen een hogere waarde.

¹³⁴ Over de verhouding van de handel met de Oostzee en met Azië tegenover andere regio's, zijn interessante overzichten voorhanden bij: ATTMAN (Artur). *Dutch Enterprise in the World Bullion Trade 1550-1800*. Göteborg, Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället, 1984. en: DAVIES (D. W.). *A primer of Dutch seventeenth century overseas trade*. Den Haag, Nijhoff, 1961.

Wat betekent dit alles nu in het licht van eerdere onderzoeken, uitgevoerd door grotere namen? De overwegingen die in de probleemstelling gemaakt werden ten aanzien van de opinie van Jonathan Israel, kunnen hier niet geëvalueerd worden. Met totaalwaarden die aanvagen in de jaren 1610, en cijfers voor de VOC die pas een aanvang nemen in 1640, is het niet mogelijk om vast te stellen in hoeverre de Compagnie verantwoordelijk was voor het handelsverloop dat zich uitstrekt tussen 1580 en het midden van de zeventiende eeuw.

De hypothese die geformuleerd werd op grond van Braudels publicaties, laat zich wel beoordelen. Zoals gezegd, zou de stelling van Fernand Braudel betreffende het grote en onafgebroken overwicht van laagwaardige massagoederen boven afgewerkte producten en luxewaren, moeten betekenen dat de totaalontwikkeling eenzijdig gedetermineerd zou worden door de Baltische handel¹³⁵. Dat is niet eenduidig het geval. De consistentie tussen de Oostzeehandel en de totaalcijfers is vrij groot tot in de jaren '40 van de zeventiende eeuw. Maar de invloed van de VOC die bij uitstek in luxeproducten handelde, is niet te onderschatten; de impact van de Aziatische handel lijkt zelfs groter dan die van de Oostzee. Ook het grote aandeel van de non-Baltische Europese handel in een veelvoud aan producten, relativeert alleen maar de suprematie die sommigen toeschrijven aan bulkgoederen in het algemeen en de Oostzee in het bijzonder. De Oostzeehandel was dan mogelijk wel de meest waardevolle in absolute termen, maar albehalend voor het totaalverloop was het zeker niet.

Wanneer Braudel de mercantiele ontwikkeling van de Republiek en Amsterdam volledig laat afhangen van zout, vis, Baltisch graan en andere bulkgoederen, en anderzijds de luxehandel afschildert als een beperkte aanvulling daarop, is dat dus niet in overeenstemming met de resultaten die hier bekomen werden¹³⁶.

¹³⁵ NOORDEGRAAF, Vooruit en achteruit, p. 459.

¹³⁶ BRAUDEL. *Le Temps du Monde*. pp. 174-177.

De handelsconjunctuur van de Verenigde Provinciën stond in de jaren 1620 en de vroege jaren 1630 op een laag pitje. Daarna trad herstel in, uitmondend in doorgezette groei tot omtrent 1650. Doorheen het derde kwart van de zeventiende eeuw werd de handel zwaar gehavend door een reeks oorlogen, die verdere groei hinderden maar niet definitief uitbanden. Men doet er goed aan het contemporaine doemdenken van 1672 niet over te nemen, want hoewel de jaren 1670 getekend werden door de Hollandse Oorlog, betekende het conflict zeker niet het einde van de commerciële groei van de Noordelijke Nederlanden. De jaren 1680 kenden integendeel een bijzonder grote handelsactiviteit, en als er dan toch een enkel jaartal moet worden uitgeroepen tot de omslag bij uitstek, is dat eerder 1688, bij de aanvang van de Negenjarige Oorlog. Als eerdere conflicten al een diepere impact hadden met structurele implicaties ten aanzien van de handelsontwikkeling, dan manifesteerde zich dat niet eerder dan 1688.

Doorheen de eerste decennia van de zeventiende eeuw was de stad Amsterdam goed voor omtrent veertig procent van de handel van de Republiek, exclusief de handel van de WIC. Halverwege de eeuw was dit al opgelopen tot meer dan de helft. Parallel hieraan nam het Hollandse aandeel toe van omtrent zestig procent, tot drie vierden van het totaal in de tweede helft van de zeventiende eeuw. Wanneer men de landhandel buiten beschouwing zou laten, zouden deze aandelen nog hoger liggen.

De Oostzeehandel, die goed was voor omtrent een tiende van de totale activiteit met uitzondering van de Westindische verschepingen, vertoonde net als het totaalverloop een stagnatie in de jaren 1620, waarna groei volgde tot halverwege de eeuw. De Baltische koopvaardij was bij uitstek in Hollandse handen, hoewel men een dalende tendens kan onderscheiden in het Hollandse aandeel in de eerste helft van de zeventiende eeuw.

Anderzijds bevond de Aziatische handel, onder de vlag van de VOC, zich op een min of meer gelijkmatig niveau tussen 1640 en 1670. Na problemen in de jaren 1670 volgde een fase van versterkte groei, net als de totale handel culminerend in de jaren voorafgaand aan de Negenjarige Oorlog. Hoewel de handel van de VOC een iets beperkter aandeel van het totaal vertegenwoordigde dan de Oostzeehandel, was de impact van de Aziatische trafieken op de gezamenlijke ontwikkeling groter. Zowel op korte als op lange termijn vertoonde de mercantiele ontwikkeling van Holland en Amsterdam vooral vanaf 1660 een frappante samenhang met de activiteiten van de VOC. Hand in hand met de toegenomen inmenging van de VOC in intra-Aziatische verschepingen, werd de handel met Zuid- en Oost-Azië in de tweede helft van de zeventiende eeuw steeds belangrijker voor de Verenigde Provinciën.

Daarnaast was de VOC van buitengewoon belang in oorlogstijd. De wijd vertakte handelsnetwerken die zich vanuit de Noordelijke Nederlanden uitspreidden, waren bijzonder kwetsbaar voor kapingen, confiscaties of embargo's vanwege de grote Europese mogelijkheden, maar de Aziatische handel ondervond merkelijk minder schade van dergelijke praktijken ten gevolge van haar sterke positie overzee. Dat de toeleveringen van exotische waren ook in de zwaarste crisisjaren aanhielden, impliceert een enorm belang van de VOC voor het handhaven van de handelsactiviteiten in slechte tijden.

Dit alles impliceert een discrepantie met de stelling van Fernand Braudel over het grote overwicht van de handel in bulkgoederen naar de Oostzee. De VOC wierp met haar luxeproducten een veel groter gewicht in de schaal dan hij vermoedde, vooral in de tweede helft van de zeventiende eeuw. Maar ook de positie van Jonathan Israel, die alle heil zag in hoogwaardige producten, botst deels op de bekomen onderzoeksresultaten. Het belang van de Compagnie was immers geringer in de eerste helft van de zeventiende eeuw, d.w.z. in de decennia na haar oprichting. Braudel en Israel vinden elkaar in het gebrek aan periodieke relativering van hun standpunten. Als men mag afgaan op de bovenstaande bevindingen, gaan zij beiden in de fout door aan één productcategorie een overwicht toe te kennen doorheen de hele eeuw. Geen van beiden houdt rekening met de mogelijkheid, dat er sprake was van een ommekeer in het belang van luxeproducten, respectievelijk bulkgoederen. Desondanks is hier gebleken dat de Oostzeeregio, met haar massaverkeer, aan belang inboette ten voordele van de exotische waren van de VOC, en dat beide trafieken grote en waardevolle bijdragen geleverd hebben aan de economische groei van de Verenigde Provinciën in de zeventiende eeuw.

Men doet er goed aan, de Oostzee noch de VOC te overschatten. Het overgrote deel van de waarde van de totale handel was doorheen de hele zeventiende eeuw op rekening te schrijven van andere Europese handelstrafieken, in grote disproportie met het onderzoek dat tot dusver over de negotie van de Verenigde Provinciën verschenen is. Een veelvoud aan publicaties fixeert op de Oostzeehandel, waarbij Baltisch graan in het bijzonder al meer dan eens geproclameerd werd tot het determinerende product bij uitstek. Studies die zich toespitsen op de Hollandse handel met Archangelsk, Smyrna of Livorno, zijn daarentegen op een hand te tellen. Veel is uiteraard te wijten aan de beschikbaarheid en toegankelijkheid van geschikte bronnen, maar het spreekt voor zich dat de uitvoerigheid van de Sonttabellen niet als criterium zou mogen gelden ter minimalisering van andere handelstrafieken waarbij onderzoek noodzakelijkerwijze gegrond moet worden op minder extensief materiaal.

Voortgezet onderzoek is niet enkel nodig ten aanzien van de intra-Europese handel; ook het onderwerp van deze scriptie staat open voor verdere studie. Zo zou een verruiming van de cijferreeksen voor de Sonthandel nuttig zijn, in de eerste plaats door de inbreng van

de Sonttabellen voor latere perioden zoals zij gepubliceerd werden door Knud Korst. Om de data voor de Sont niet enkel te verbreden maar ook te verdiepen, zou men op zoek kunnen gaan naar prijsgegevens voor meer producten. Op die manier zouden de handelswaarden voor de Sont doorgetrokken kunnen worden voor de rest van de zeventiende eeuw, om vervolgens aansluiting te zoeken met de parallelle berekeningen voor de achttiende eeuw door Lindblad en de Buck. Ook de waarden voor de VOC zouden doorgetrokken kunnen worden over een lagere periode, al dient men zich daarvoor wel te wenden tot de primaire bronnen. Gezien het beruchte gebrek aan accuratesse in de boeken van de Compagnie doorheen de tweede helft van de achttiende eeuw, zou de analyse waarschijnlijk beperkt blijven tot pakweg 1750. Tenslotte zijn er ook opbrengsten van de konvoeien en licenten in de achttiende eeuw voorhanden, al blijft men daarbij weliswaar afhankelijk van de geografische volledigheid.

Er is ook meer mogelijk dan een voortzetting van deze scriptie op basis van dezelfde methodologie. Er werd hier immers wel een beeld verkregen van de veranderende waard van bepaalde handelsactiviteiten, maar hun bijdrage aan de welvaart in de Republiek bleef buiten beschouwing. Een aansluitende verwerking van demografische gegevens kan daarvoor mogelijk een uitweg bieden.

Het inleidende hoofdstuk werd beëindigd met een bemerking over de bruikbaarheid van de konvoeien en licenten; ook dit besluit zal hiermee afgesloten worden. Doorheen het onderzoek is gebleken dat deze bron zich wel degelijk leent tot verwerking en analyse. Er werd van de mogelijkheid gebruik gemaakt om de gegeven cijfers te corrigeren voor allerhande afwijkingen, en het bekomen resultaat is uit de vergelijking met andere cijferreeksen als geloofwaardig naar voor gekomen. De consistentie met de ontwikkeling van de VOC-handel is te groot om op toeval te berusten. De reflectie van politieke feiten is nauwkeurig waar te nemen in de cijferreeks: zelfs buitenlandse tariefwijzigingen zijn af te lezen in de konvoeien en licenten. Dat jaarlijkse schommelingen beperkt zijn bij afwezigheid van oorzaken van politieke aard, versterkt de geloofwaardigheid alleen maar. Bovendien werd overeenstemming vastgesteld met onderzoeken over de handelsconjunctuur die zich op andere bronnen baseren. Dit laatste is opmerkelijk genoeg vooral van toepassing op de publicaties van Jonathan Israel, de gezwoeren tegenstander van de konvoeien en licenten, die hij steeds met nadruk verwierp omdat die onverzoenbaar waren met zijn eigen onderzoeksresultaten – tot nu. De tijd lijkt dan ook rijp voor een rehabilitatie van de bron, en voor de exploitatie van de gegevens die erin vervat zitten. Het kan de economische geschiedenis van de Verenigde Provinciën alleen maar verrijken.

Bibliografie

1. Bronnen

1.1 Uitgegeven bronnen

BANG (N. E.). Tabeller over skibsfart og vaeretransport gennem Øresund 1497-1660. 2 vols. Kopenhagen, 1906-1922.

POSTHUMUS (N.W.). Inquiry into the History of Prices in Holland. Leiden, Brill, 1964.

POSTHUMUS (N.W.). Nederlandsche prijsgeschiedenis. Deel I: Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam 1609-1914. Leiden, Brill, 1943.

TEMPLE (W.). Observations upon the United Provinces of the Netherlands. London, 1673.

2. literatuur

ÅSTRÖM (Sven Erik) en TIEDESEURA (SUOMEN). From tar to timber: studies in northeast European forest exploitation and foreign trade, 1660-1860. Helsinki, Societas Scientiarum Fennica, 1988.

ATTMAN (Artur). Dutch Enterprise in the World Bullion Trade 1550-1800. Göteborg, Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället, 1984.

AYMARD (M.) (ed.). Dutch Capitalism & World Capitalism. Cambridge, Cambridge University Press, 1982.

BAKHUIZEN VAN DEN BRINK (R.). 'Isaac Lemaire'. In: Studiën en Schetsen over Vaderlandsche Geschiedenis en Letteren IV. Den Haag, 1877.

BARBOUR (V.). Capitalism in Amsterdam in the seventeenth century. Baltimore, John Hopkins Press, 1950.

BECHT (H.). Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17^e eeuw (1579-1715). Amsterdam, Boucher, 1908.

BINDOFF (Stanley Thomas). The Scheldt question to 1839. London, Allen & Unwin, 1945.

BLOK (P.J.). Geschiedenis van het Nederlandsche volk. Deel 2. Leiden, Sijthoff, 1924.

BOON (Piet). 'West Friesland and the Sound (1581-1720)'. In: HEERES (W.G.) red. From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 171-189.

BRAUDEL (Fernand). Civilisation matérielle, Economie, Capitalisme, XV-XVIIe siècle. Tome 3: Le Temps du Monde. Paris, Colin, 1979, pp. 174-177.

BREEDVELT-VAN VEEN (F.). Louis De Geer 1587-1652. Amsterdam, Paris, 1935.

BRUGMANS (H.). Geschiedenis van Amsterdam. Utrecht, Het Spectrum, 1900.

BRUGMANS (H.). 'Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam, 1 oktober 1667-30 september 1668'. In: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap 19, 1898.

BRUGMANS (J.). 'De Oost-Indische Compagnie en de welvaart in de Republiek'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 61, 1948, pp. 225-231.

BRUIJN (J.R.), GAASTRA (F.) en SCHÖFFER (I.). Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries. Den Haag, Nijhoff, 1987.

CALLINICOS (Alex). Imperialism and Global Political Economy. Cambridge, Polity Press, 2009.

CARASSO-KOK (M.) (ed.). Geschiedenis van Amsterdam: Een stad uit het niets, tot 1578. Amsterdam, Boom, 2004, pp. 109-174.

DAHLGREN (E.). Louis de Geer 1587-1652. Hans lif och verk. Uppsala, Almqvist & Wiksell, 1923.

DAVIES (D. W.). A primer of Dutch seventeenth century overseas trade. Den Haag, Nijhoff, 1961.

DE BUCK (P.) en LINDBLAD (J.Th.). 'Scheepvaart en handel uit de Oostzee op Amsterdam en de Republiek, 1722-1780'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 96, 1983, pp. 536-562.

DE KORTE (J.P.). De jaarlijkse financiële verantwoording in de Verenigde Oostindische Compagnie. Den Haag, Nijhoff, 1984.

DEN HEIJER (H.). De geotrooieerde compagnie: de VOC en de WIC als voorlopers van de naamloze wetenschap. Amsterdam, Kluwer, 2005.

DERKS (S.). (ed.). Nederland in de wereld: opstellen bij honderd jaar Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Amsterdam, Boom, 2002.

DE ROEVER (N.). 'Over den invloed door de Zuid-Nederlanders uitgeoefend op den bloei van het Noorden en bijzonder op dien van Amsterdam'. In: Handelingen van het XXe Nederlandsch Taal- en Letterkundig Congres te Amsterdam. Amsterdam, 1887, p.143.

DE STOPPELAAR (J.). Balthasar de Moucheron : een bladzijde uit de Nederlandsche handelsgeschiedenis tijdens den tachtig-jarigen oorlog. Den Haag, Nijhoff, 1901.

DE VRIES (Jan) en VAN DER WOUDE (A.). Nederland 1500-1815: de eerste ronde van moderne economische groei. Amsterdam, Balans, 2005.

DE VRIES (Jan). 'The Decline and Rise of the Dutch Economy, 1675-1900'. In:

DE VRIES (Jan). The Economy of Europe in an Age of Crisis, 1600-1750. Cambridge, Cambridge University Press, 1976.

DE VRIES (Johan). De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw. Amsterdam, Harms, 1959.

EGGEN (J.). De invloed door Zuid-Nederland op Noord-Nederland uitgeoefend op het Einde der XVI^e en het Begin der XVII^e eeuw. Gent, Siffer, 1908, p.135, p. 203.

ENGELHARD (Julius L.F.). Het generaal-plakkaat van 31 juli 1725 op de convoeien en licenten en het lastgeld op de schepen: een studie over de heffing der in- en uitvoerrechten van de republiek der vereenigde Nederlanden, hoofdzakelijk tijdens de achttiende eeuw. Assen, Van Gorcum, 1970.

ENTHOVEN (V.). 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Staten-Generaal'. In: Armamentaria 36, 2001, pp. 31-50.

FABER (J.A.). 'Friesland and the Baltic trade'. In: HEERES (W.G.) red. From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 13-21.

FABER (J.A.). 'The grain trade, grain prices and tariff policy in the Netherlands in the second half of the seventeenth century'. In: HEERES (W.G.) red. From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 23-30.

FABER (J.A.). 'Structural changes in the European economy during the eighteenth century as reflected in the Baltic trade'. In: HEERES (W.G.) red. From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 82-94.

FABER (J.A.). 'The decline of the Baltic grain-trade in the second half of the seventeenth century'. In: HEERES (W.G.) red. From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 31-52.

FRIJHOFF (W.) en SPIES (M.). 1650: Bevochten eendracht. Den Haag, SDU, 1999.

FROST (Robert I.). The Northern Wars. War, State and Society in Northeastern Europe, 1558-1721. Pearson, Harlow, pp. 164-169.

FRUIN (R.). Tien jaren uit den Tachtigjarigen Oorlog, 1588-1589. Amsterdam, Gebhard, 1861.

GAASTRA (Femme). De Geschiedenis van de VOC. Zutphen, Walburg Pers, 2002.

GAASTRA (Femme). 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie in de zeventiende en achttiende eeuw: de groei van een bedrijf. Geld tegen goederen. Een structurele verandering in het Nederlands-Aziatisch handelsverkeer'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 91, 1976, pp. 249-272.

GELDERBLOM (O.) en JONKER (J.). 'Completing a Financial Revolution: The Finance of the Dutch East India Trade and the Rise of the Amsterdam Capital Market, 1595-1612'. In: The Journal of Economic History 64, 3, 2004, pp. 641-672.

GELDERBLOM (O.). 'The Golden Age of the Dutch Republic'. In: LANDES (D.). (ed.). The History of Entrepreneurship from Ancient Mesopotamia to Modern Times. Princeton, Princeton University Press, 2010, pp 156-182.

GELDERBLOM (O.). Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Amsterdamse stapelmarkt (1578-1630). Hilversum, Verloren, 2000, p.17.

GLAMANN (Kristof). Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740. Nijhoff, Den Haag, 1958.

HEERES (W.G.). 'Annual values of Amsterdam's overseas imports and exports'. In: HEERES (W.G.). (red.). From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 263-279.

HEIJDER (M.). Amsterdam, korenschuur van Europa: historische schets van de Amsterdamse graanhandel. Amsterdam, Stadsdrukkerij Amsterdam, 1979.

ISRAEL (Jonathan). Dutch primacy in World trade 1585-1740. Oxford, Clarendon, 1989.

ISRAEL (Jonathan). 'The 'New History' versus 'traditional history' in interpreting Dutch world trade primacy'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 106, 3, 1991, pp. 469-479.

ISRAEL (Jonathan). 'The Dutch Bulk Carrying Traffic to Elbing in the Seventeenth Century (1585-1700): the Narrowing of the 'Mother Trade''. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 112, 1997, pp. 227-240.

ISRAEL (Jonathan). 'The Dutch economy during the Thirty Years War'. In: DAVIDS (C.A.), FRITSCHY (L.A.) en VAN DER VALK (L.A.) red. Kapitaal, ondernemerschap en beleid. Studies over economie en politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot heden. Afscheidsbundel voor prof.dr. P.W. Klein. Amsterdam, 1996, pp. 77-94.

ISRAEL (Jonathan). The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806. Oxford, Clarendon Press, 1995, p. 315.

ISRAEL (Jonathan). 'The phases of the Dutch straatvaart (1590-1713)'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis, IC, 1986.

JAMESON (F.). Willem Usselinx, founder of the Dutch and Swedish West India Companies. New York, Putnam, 1887.

JANSMA (T.S.). 'Scheepvaartpolitiek van Amsterdam in de tweede helft der vijftiende eeuw'. In: Jaarboek Amstelodamum 47, 1955.

KAPTEIN (H.). 'De Nederlandse textielhandel 1530-1610, Een discussie met Jonathan Israel'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 114, 2001, pp 492-514.

KAPTEIN (H.). 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling 1200-1578'. In:

KERNKAMP (G.). 'Brieven van Louis de Geer 1618-1652'. In: Bijdragen en Mededeelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 29, 1908, pp. 294-296.

KERNKAMP (G.W.). De sleutels van de Sont. Den Haag, 1890

KLEIN (P.W.). 'De 'Moedernegotie''. In: DERKS (S.C.) red. Nederland en de wereld. Opstellen bij honderd jaar Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Amsterdam, Boom, 2002, pp. 107-122.

KLEIN (P.W.). De Trippen in de 17^e eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt. Assen, 1965.

KLEIN (P.W.). 'Kwantitatieve aspecten van de Amsterdamse roggehandel in de 17^e eeuw en de Europese economische geschiedenis'. In: DE VRIES (Johan) red. Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel als voorzitter van de vereniging het Nederlands Economisch-Historisch archief. Den Haag, Nijhoff, 1977, pp. 75-88.

- KNOPPERS (J.). 'A comparison of the Sound Accounts and the Amsterdam Galjootsgeldregisters'. In: The Scandinavian Economic History Review xxiv, 1976. van het Historisch Genootschap 29, 1908, pp.197-331.
- KNOPPERS (J.) en SNAPPER (F.). 'De Nederlandse scheepvaart op de Oostzee vanaf het eind van de 17^e eeuw tot het begin van de 19^e eeuw'. In: Economisch- en sociaal-historisch jaarboek, 1978, nr. 41, pp. 115-153.
- KUIPER (E.). 'De betekenis van de Vlamingen en Brabanders voor onze beschaving en handel in 't laatste der 16^e eeuw'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis, Land- en Volkenkunde 30, 1915, pp. 1-18.
- LESGER (Clé). 'De wereld als horizon'. In: FRIJHOFF (W.) en PRAK (M.). Geschiedenis van Amsterdam deel II. Amsterdam, Boom, 2004, pp 103- 175.
- LESGER (Clé). Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca. 1630. Hilversum, Verloren, 2004.
- LESGER (Clé). Hoorn als stedelijk knooppunt tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd. Hilversum, Verloren, 1990
- LESGER (Clé). The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and the Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550-1630. Aldershot, Ashgate, 2006.
- LIGTENBERG (C.). Willem Usselinx. Utrecht, Oosthoek, 1914.
- LINDBLAD (J. Th.) en DE BUCK (P.). 'Shipmasters in the shipping between Amsterdam and the Baltic 1722-1780'. In: The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800, Leiden, 1983.
- MORINEAU (Michel). 'La balance du commerce franco-néerlandais et la resserrement économique des Provinces-Unies au xviiième siècle'. In: Economisch-historisch jaarboek 30, 1964, 170-235.
- NOORDEGRAAF (L.). 'Nederlandse handelsgeschiedenis in de late Middeleeuwen en vroegmoderne tijd'. In: DERKS (S.). (ed.). Nederland in de wereld: opstellen bij honderd jaar Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Amsterdam, Boom, 2002, p. 134.
- NOORDEGRAAF (L.). 'Vooruit en achteruit in de handelsgeschiedenis van de Republiek'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 106, n° 3, 1991, pp. 458-468.
- OLDEWELT (W.F.H.). 'De scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de 17^e en 18^e eeuw'. In: Jaarboek Amstelodamum 45, 1953, pp. 114-151.
- POSTMA (Mirte). Johan de Witt en Coenraad van Beuningen: correspondentie tijdens de Noordse Oorlog (1655-1660). Deventer, Scriptio, 2007.
- PRAK (M.) en FRIJHOFF (W.). 'Centrum van de wereld'. In: FRIJHOFF (W.) en PRAK (M.). Geschiedenis van Amsterdam, deel II. Amsterdam, Boom, 2004, pp. 9-16.
- PRAK (M.). Gouden Eeuw: Het raadsel van de Republiek. Nijmegen, SUN, 2002.

REESSE (J.). De suikerhandel van Amsterdam, van het begin der 17de eeuw tot 1813. Een bijdrage tot de handelsgeschiedenis des vaderlands, hoofdzakelijk uit de archieven verzameld en samengesteld. Haarlem, Kleyenberg, 1908, pp. 26-27.

RILEY (James C.). 'The Dutch Economy After 1650: Decline or Growth?'. In: The Journal of European Economic History, vol. 13 nr. 3, 1984.

ROGGEMAN (T.). Nu zijn wij dan goede vrienden! Intergouvernementele betrekkingen tussen de Verenigde Provinciën en de Zuidelijke Nederlanden tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621). Onuitgegeven masterscriptie Ugent, 2008

ROMMELSE (G.). The Second Anglo-Dutch War (1665-1667). Hilversum, Verloren, 2006.

SAXONHOUSE (Gary) red. Research in Economic History. Elsevier, 1984.

STARING (H.C.). De binnen- en buitenlandsche maten, gewichten en munten van vroeger en tegenwoordig, met hunne onderlinge vergelijkingen en herleidingen, benevens vele andere, dagelijks te pas komende opgaven en berekeningen. Arnhem, Gysbers en Van Loon, 1980.

STEENSGAARD (N.). 'The Dutch East India Compagnie as an institutional innovation'. In: AYMARD (M.) (ed.). Dutch Capitalism & World Capitalism. Cambridge, 1982, p. 239.

TORBRAND (Dagny). 'The Potash Companies in the Province of Blekinge at the Close of the Danish Era (1649-1656)'. In: Geografiska Annaler. Series B. Human Geography, 47, 1965, pp. 56-69.

UNGER (W.S.). 'De publicatie der Sonttabellen voltooid'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 71, 1958, pp. 147-205.

VAN DER WOUDE (A.M.). Het Noorderkwartier: Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland. 3 vols., Wageningen, 1972.

VAN DER WOUDE (A.) en DE VRIES (J.). Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei. Amsterdam, Balans, 1995.

VAN DILLEN (J.). 'Amsterdam in Bredero's tijd'. In: De Gids II, 1935.

VAN DILLEN (J.). Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam. Den Haag, Nijhoff, 1929, xxix.

VAN DILLEN (J.). Het oudste aandeelhoudersregister van de Kamer Amsterdam der Oost-Indische Compagnie. Nijhoff, Den Haag, 1958.

VAN DILLEN (J.). 'Over den invloed der Zuid-Nederlanders op den bloei van Amsterdam in de eerste helft der XVIIe eeuw'. In: Provinciaal Utrechts Genootschap van Kunsten en Wetenschappen. Verslag van het verhandelde in de sectievergaderingen en de algemene vergadering gehouden den 31sten mei en 1sten juni 1937. Utrecht, 1937, pp. 52-53.

VAN DILLEN (J.). Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek. Den Haag, 1970.

VAN SCHELVEN (A.). Omvang en invloed der Zuid-Nederlandsche immigratie van het laatste kwart der 16^{de} eeuw. Den Haag, 1919.

VAN TIELHOF (Milja). The 'Mother of all Trades': the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century. Leiden, Brill, 2002.

VAN TIELHOF (Milja). De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen. Den Haag, Smits, 2002.

VAN ZANDEN (J.L.). Arbeid tijdens het handelskapitalisme. Opkomst en neergang van de Hollandse economie 1350-1850. Bergen, Octavo, 1991, pp. 44-49.

VAN ZANDEN (J.L.). 'Een fraaie synthese op wankele basis'. In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 106, n° 3, 1991, pp. 451-457.

VLIETINCK (E.). 'Welken invloed hebben sedert het einde der XVIe eeuw de Zuidnederlanders op den bloei van het Noorden geoeffend en omgekeerd'. In: Handelingen van het XVVe Nederlandsch Taal- en Letterkundig Congres, gehouden te Gent... 1899. Gent, 1900, pp. 284-286.

WESTERMANN (J.C.). 'Statistische gegevens over den handel van Amsterdam in de zeventiende eeuw'. In: Tijdschrift voor Geschiedenis 61, 1948, pp. 3-30.

WIERSUM (E.). 'Johan van der Veken, koopman en bankier te Rotterdam 1583-1616'. In: Handelingen en Mededelingen van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden, 1911-1912, pp. 165-190.

WILLEMSEN (R.). Enkhuizen tijdens de Republiek. Hilversum, Verloren, 1988.

WILSON (Charles). Profit and Power. A Study of England and the Dutch Wars. Den Haag, Nijhoff, 1978, pp. 61-77.

3. Internetartikels

S.n. 'De hervormingen van de graaf van Leicester, 1586-1588'. Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N10281>, op 5 februari 2010.

S.n. 'Denmark, premetric units of mass'. Op: Sizes, <http://www.sizes.com/units/charts/UTBLdenmark_premetric_mass.htm>, op 2 maart 2010.

S.n. 'Hundredweight'. op: Sizes, <<http://www.sizes.com/units/hundredweight.htm>>, op 19 februari 2010.

S.n. 'Inventaris van het archief van de Admiraliteitscolleges, 1586-1795'. Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N100BE>, op 8 februari 2010.

S.n. 'laest' op: Sizes, <<http://www.sizes.com/units/laest.htm>>, op 19 februari 2010.

S.n. 'Reorganisatie en oprichting admiraliteitscolleges (1597)' Op: Nationaal Archief <http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N1047A>, op 5 februari 2010.

S.n. 'Reorganisatie na het vertrek van Leicester (1588-1593)'. Op: Nationaal Archief
<http://www.nationaalarchief.nl/webviews/page.webview?eadid=NL-HaNA_1.01.46&pageid=N10372>, op 5 februari 2010.

Bijlagen

1. Bijlagen bij hoofdstuk 2

Bijlage 1.1: De internationale handel van Amsterdam (in gulden), exclusief WIC, en vanaf 1683 exclusief VOC.

Jaar	A Konvoeien en licenten, Admiraliteit Amsterdam	B Konvoeien en licenten, Kantoor Amsterdam	C Konvoeien en licenten, Aandeel B/A	D last- en veilgeld, Kantoor Amsterdam	E Gecorrigeerd naar tarief (kantoor Amsterdam)	F Totale handel, gecorrigeerd en incl. ontduiking absoluut in gulden	G Indexen van de waarde van de gulden	H Totale handel, gecorrigeerd en incl. ontduiking, in reële termen (gulden van 1721)
1580	-	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	-	-	-	-	-	-	-
1586	-	-	-	-	-	-	-	-
1587	-	-	-	-	-	-	-	-
1588	-	-	-	-	-	-	-	-
1589	251370	235746	0,9378	-	-	-	-	-
1590	301142	281980	0,9363	-	-	-	-	-
1591	418666	392439	0,9373	-	-	-	-	-
1592	447607	307419	0,6868	-	-	-	-	-
1593	430029	388564	0,9035	-	-	-	-	-
1594	442025	360593	0,8157	-	-	-	-	-
1595	305643	279959	0,9159	-	-	-	-	-
1596	384738	348691	0,9063	-	-	-	-	-
1597	-	-	-	-	-	-	-	-
1598	-	-	-	-	-	-	-	-
1599	-	-	-	-	-	-	-	-
1600	-	-	-	-	-	-	-	-
1601	-	-	-	-	-	-	-	-
1602	-	-	-	-	-	-	-	-
1603	-	-	-	-	-	-	-	-
1604	-	-	-	-	-	-	-	-
1605	-	-	-	-	-	-	-	-
1606	-	-	-	-	-	-	-	-
1607	-	-	-	-	-	-	-	-
1608	-	-	-	-	-	-	-	-
1609	-	-	-	-	-	-	-	-
1610	-	-	-	-	-	-	-	-
1611	-	-	-	-	-	-	-	-
1612	-	-	-	-	-	-	-	-
1613	-	-	-	-	-	-	-	-

1614	626780	<u>537043,73</u>	-	-	<u>716058,3</u>	<u>45129724,97</u>	-	-
1615	573542	<u>491427,83</u>	-	-	<u>655237,1</u>	<u>41296456,05</u>	-	-
1616	627916	<u>538017,09</u>	-	-	<u>717356,11</u>	<u>45211519,81</u>	-	-
1617	660318	<u>565780,08</u>	-	-	<u>754373,44</u>	<u>47544544,71</u>	-	-
1618	738220	<u>632528,83</u>	-	-	<u>843371,77</u>	<u>53153683,22</u>	-	-
1619	726423	<u>622420,81</u>	-	-	<u>829894,41</u>	<u>52304269,77</u>	-	-
1620	777380	<u>666082,28</u>	-	-	<u>888109,71</u>	<u>55973301</u>	126	<u>44423255</u>
1621	811309	<u>695153,66</u>	-	-	<u>695153,66</u>	<u>43177245,79</u>	126	<u>34267655</u>
1622	815279	<u>698555,27</u>	-	-	<u>698555,27</u>	<u>43388526,16</u>	126	<u>34435338</u>
1623	834923	<u>715386,83</u>	-	-	<u>715386,83</u>	<u>44433964,85</u>	126	<u>35265051</u>
1624	904270	802357	0,8872	-	802357	49835838,51	126	39552253
1625	755187	565231	0,7484	-	565231	35107515,53	129	27215128
1626	825194	713643	0,8648	-	713643	44325652,17	129	34360971
1627	805035	<u>689333,37</u>	<u>0,8562</u>	-	<u>689333,37</u>	<u>42815737,25</u>	129	<u>33190494</u>
1628	808721	749472	0,9267	-	749472	46551055,9	129	36086090
1629	920410	814645	0,8850	-	814645	50599068,32	129	39224084
1630	931676	723395	0,7764	-	723395	44931366,46	136	33037769
1631	929349	<u>795198,37</u>	<u>0,8556</u>	-	<u>795198,37</u>	<u>49391202,9</u>	136	<u>36317061</u>
1632	954099	<u>806017,88</u>	<u>0,8447</u>	-	<u>806017,88</u>	<u>50063222,16</u>	136	<u>36811193</u>
1633	986285	893001	0,9054	-	893001	55465900,62	136	40783750
1634	1097619	935743	0,8525	-	935743	58120683,23	136	42735796
1635	1049162	953389	0,9087	-	953389	59216708,07	130	45551314
1636	1146766	1049541	0,9152	-	1049541	65188881,99	130	50145294
1637	1162786	<u>1062365</u>	<u>0,9136</u>	-	<u>1062365</u>	<u>65985404,64</u>	130	<u>50758004</u>
1638	1075266	<u>984167,91</u>	<u>0,9152</u>	-	<u>984167,91</u>	<u>61128441,33</u>	130	<u>47021878</u>
1639	1046988	960067	0,9169	-	960067	59631490,68	130	45870377
1640	1071468	986274	0,9204	-	986274	61259254,66	136	45043570
1641	1180809	1087038	0,9205	-	1087038	67517888,2	136	49645506
1642	1249028	1143618	0,9156	-	1143618	71032173,91	136	52229540
1643	1356663	1243841	0,9168	-	1243841	77257204,97	136	56806768
1644	1109035	1041576	0,9391	-	1041576	64694161,49	136	47569236
1645	1047482	990514	0,9456	-	990514	61522608,7	136	45237212
1646	1199969	1128484	0,9404	-	1128484	70092173,91	136	51538363
1647	1237066	1174870	0,9497	-	1174870	72973291,93	136	53656832
1648	1344292	1278440	0,9510	-	1278440	79406211,18	136	58386920
1649	1339733	1283006	0,9576	-	1283006	79689813,66	136	58595451
1650	1306218	1241316	0,9503	-	1241316	77100372,67	141	54681115
1651	1183970	1131103	0,9553	-	1131103	70254844,72	141	49826131
1652	848109	800249	0,9435	-	1066998,7	67247815,13	141	47693486
1653	579475	529357	0,9135	-	705809,33	44483781,51	141	31548781
1654	940996	902745	0,9593	-	1203660	75860924,37	141	53802074
1655	895089	852897	0,9528	-	1137196	71672016,81	-	-
1656	989010	938073	0,9484	472000	1250764	78829663,87	-	-
1657	839730	797676	0,9499	433000	1063568	67031596,64	-	-

1658	828870	787202	0,9497	395000	1049602,7	66151428,57	-	-
1659	886135	837549	0,9451	412000	1116732	70382268,91	-	-
1660	1122390	1059145	0,9436	533000	1412193,3	89003781,51	139	64031497
1661	989064	919946	0,9301	461000	1226594,7	77306386,55	139	55616105
1662	1028935	971081	0,9437	486000	1294774,7	81603445,38	139	58707515
1663	1035532	975541	0,9420	509000	1300721,3	81978235,29	139	58977148
1664	771353	715299	0,9273	397000	953732	60109159,66	139	43244000
1665	423320	370940	0,8762	180000	494586,67	31171428,57	126	24739229
1666	538498	489604	0,9092	259000	652805,33	41143193,28	126	32653328
1667	686984	621004	0,9039	322000	828005,33	52185210,08	126	41416833
1668	1085616	1021264	0,9407	536000	1361685,3	85820504,2	126	68111511
1669	978788	930281	0,9504	465000	1240374,7	78174873,95	126	62043551
1670	912576	858098	0,9403	404000	1144130,7	72109075,63	118	61109386
1671	948236	913904	0,9637	453000	1218538,7	76798655,46	118	65083606
1672	372099	365043	0,9810	201000	486724	30675882,35	118	25996510
1673	389629	363696	0,9334	165000	484928	30562689,08	118	25900584
1674	786755	735895	0,9353	421000	981193,33	61839915,97	118	52406708
1675	763821	712520	0,9328	442000	950026,67	59875630,25	115	52065765
1676	675043	636072	0,9422	363000	848096	53451428,57	115	46479503
1677	803934	738462	0,9185	426000	984616	62055630,25	115	53961418
1678	927007	661856	0,7139	341000	882474,67	55618151,26	115	48363610
1679	842678	778293	0,9235	448000	1037724	65402773,11	115	56871977
1680	812947	764455	0,9403	399000	1019273,3	64239915,97	103	62368850
1681	1127471	1034814	0,9178	52000	1379752	86959159,66	103	84426369
1682	1132405	1082942	0,9563	(tijdelijk	1443922,7	91003529,41	103	88352941
1683	1040091	991684	0,9534	afgeschaft)	1322245,3	83334789,92	103	80907563
1684	1043820	1002063	0,9599	-	1336084	84206974,79	103	81754344
1685	1380487	1333194	0,9657	255000	1178354,1	90693469,39	111	81705828
1686	1550568	1516618	0,9781	342000	1283735,5	103171292,5	111	92947110
1687	1753435	1690207	0,9639	385000	1426455,7	114980068	111	103585647
1688	1692045	1626956	0,9615	374000	1369350,8	110677278,9	111	99709260
1689	1325581	1256520	0,9479	250000	1100021,9	85477551,02	111	77006803
1690	1401708	1305352	0,9312	300000	1098745,4	88799455,78	146	60821545
1691	1521822	1437150	0,9443	349000	1189235	97765306,12	146	66962538
1692	1659304	1565800	0,9436	361000	1316721,3	106517006,8	146	72956854
1693	1887324	1796903	0,9520	377000	1551806,6	122238299,3	146	83724863
1694	1601545	1512484	0,9443	327000	1295610,9	102890068	146	70472649
1695	1763591	1646858	0,9338	390000	1373615,3	112031156,5	-	-
1696	1245806	1152308	0,9249	285000	947877,6	78388299,32	-	-
1697	1324485	1249077	0,9430	312000	1024127,9	84971224,49	-	-
1698	2016926	1959181	0,9713	470000	1627520,2	133277619	-	-
1699	2022406	1967498	0,9728	451000	1657374,9	133843401,4	-	-
1700	1626090	1578666	0,9708	367000	1324225,1	107392244,9	120	89493537
1701	1794910	1741506	0,9702	426000	1437711,5	118469795,9	120	98724830

1702	1387778	1322611	0,9530	318000	1097935,5	89973537,41	120	74977948
1703	951639	898777	0,9444	196000	768062,3	61141292,52	120	50951077
1704	1272753	1196857	0,9403	267000	1016237,2	81418843,54	120	67849036
1705	1226285	1115683	0,9098	245000	951566,12	75896802,72	112	67765002
1706	1285916	1188440	0,9241	272000	1001573,8	80846258,5	112	72184159
1707	1446440	1355899	0,9374	309000	1144151,9	92238027,21	112	82355381
1708	1323861	1216417	0,9188	294000	1008106	82749455,78	112	73883443
1709	1455581	1345514	0,9243	278000	1166682	91531564,63	112	81724611
1710	1417312	1316936	0,9291	286000	1126706	89587482,99	135	66361099
1711	1273132	1163337	0,9137	287000	957745,36	79138571,43	135	58621164
1712	1662528	1060474	0,6378	273000	860627,32	72141088,44	135	53437843
1713	351440	1496686	4,2587	376000	1224793,4	101815374,1	135	75418796
1714	1669496	1593593	0,9545	391000	1314309,3	108407687,1	135	80301990
1715	1354119	1271293	0,9388	310000	1050593,4	86482517,01	102	84786781

Naar: BECHT. Statistische gegevens. WESTERMANN. Statistische gegevens. POSTHUMUS.
Nederlandsche prijsgeschiedenis I.

Bijlage 1.2: De internationale handel van Holland (in gulden), exclusief WIC, en vanaf 1683
exclusief VOC.

Jaar	A Konvooien en licenten Noorder- Kwartier	B Konvooien en licenten kantoor Amsterdam	C Konvooien en licenten kantoor Rotterdam	D Konvooien en licenten kantoor Dordrecht	E Konvooien en licenten kantoor Enkhuizen	F Konvooien en licenten Holland, ongecorrigeerd	G Gecorri- geerd naar tarief	H Totale handel, gecorrigeerd, inclusief ontduiking, absoluut	I Indexen van de waarde van de gulden	J Totale handel gecorrigeerd, inclusief ontduiking, reëel
1580	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1586	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1587	-	-	78657	158156	-	-	-	-	-	-
1588	-	-	64779	83665	-	-	-	-	-	-
1589	<u>51724</u>	235746	68874	119432	<u>30606</u>	<u>506382</u>	-	-	-	-
1590	62162	281980	70598	86555	<u>32248</u>	<u>533543</u>	-	-	-	-
1591	56500	392439	65539	76910	<u>38044</u>	<u>629432</u>	-	-	-	-
1592	74464	307419	69124	79970	<u>34157</u>	<u>565134</u>	-	-	-	-
1593	85105	388564	87383	78498	40437	679987	-	-	-	-
1594	75228	360593	85287	63056	38225	622389	-	-	-	-
1595	69317	279959	-	-	36517	<u>551308</u>	-	-	-	-
1596	63781	348691	102474	68540	-	<u>709172</u>	-	-	-	-
1597	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1598	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1599	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1600	-	-	-	44330	-	-	-	-	-	-
1601	-	-	-	85728	-	-	-	-	-	-
1602	-	-	142028	134519	-	-	-	-	-	-
1603	-	-	108603	126751	-	-	-	-	-	-
1604	-	-	120204	131772	-	-	-	-	-	-
1605	-	-	114121	114181	-	-	-	-	-	-
1606	-	-	96485	144849	-	-	-	-	-	-
1607	-	-	109124	109355	-	-	-	-	-	-
1608	-	-	119372	126918	-	-	-	-	-	-
1609	-	-	99455	99224	-	-	-	-	-	-
1610	-	-	81815	68308	-	-	-	-	-	-
1611	-	-	85317	72948	-	-	-	-	-	-
1612	-	-	81200	67241	-	-	-	-	-	-
1613	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1614	-	<u>537043</u>	-	-	-	-	-	-	-	-
1615	-	<u>491427</u>	73876	51055	-	-	-	-	-	-
1616	-	<u>538017</u>	75602	63972	-	-	-	-	-	-
1617	-	<u>565780</u>	68165	57425	-	-	-	-	-	-
1618	-	<u>632528</u>	62507	61282	-	-	-	-	-	-
1619	-	<u>622420</u>	-	-	-	-	-	-	-	-
1620	-	<u>666082</u>	-	-	-	-	-	-	126	-
1621	118137	<u>695153</u>	-	-	-	-	-	-	126	-
1622	153991	<u>698555</u>	103929	88803	<u>78139</u>	<u>1123418</u>	<u>1123418</u>	<u>69777488</u>	126	<u>55378958</u>
1623	159697	<u>715387</u>	22521	114010	<u>75622</u>	<u>1087237</u>	<u>1087237</u>	<u>67530287</u>	126	<u>53595466</u>
1624	168570	802357	141503	115273	90141	1317844	1317844	81853665	126	64963226
1625	110184	565231	122536	114010	69391	981352	981352	60953540	129	47250806
1626	97630	713643	-	-	-	-	-	-	129	-
1627	112869	<u>689333</u>	-	-	55150	-	-	-	129	-
1628	115169	749472	107091	21625	<u>74258</u>	<u>1067615</u>	<u>1067615</u>	<u>66311486</u>	129	<u>51404253</u>
1629	135880	814645	-	-	73396	-	-	-	129	-
1630	141169	723395	-	-	-	-	-	-	136	-
1631	141482	<u>795198</u>	-	-	-	-	-	-	136	-
1632	120314	<u>806017</u>	-	-	-	-	-	-	136	-
1633	139170	893001	-	-	-	-	-	-	136	-
1634	137748	935743	-	-	-	-	-	-	136	-
1635	-	953389	-	-	-	-	-	-	130	-
1636	-	1049541	-	-	-	-	-	-	130	-
1637	-	<u>1062365</u>	-	-	-	-	-	-	130	-
1638	-	<u>984167</u>	-	-	-	-	-	-	130	-
1639	167951	960067	-	-	93084	-	-	-	130	-
1640	114719	986274	-	-	45156	-	-	-	136	-
1641	126645	1087038	238257	-	61531	-	-	-	136	-
1642	190106	1143618	241328	-	86377	-	-	-	136	-
1643	178489	1243841	199065	-	72305	-	-	-	136	-

1644	178421	1041576	230575	-	75589	-	-	-	136	-
1645	163373	990514	189811	-	74105	-	-	-	136	-
1646	187943	1128484	187161	-	82054	-	-	-	136	-
1647	181249	1174870	209171	-	90066	-	-	-	136	-
1648	163499	1278440	179972	-	78713	-	-	-	136	-
1649	121575	1283006	176408	-	68315	-	-	-	136	-
1650	188871	1241316	157983	-	104307	-	-	-	141	-
1651	158575	1131103	156629	-	76351	-	-	-	141	-
1652	102070	800249	87619	-	29541	-	-	-	141	-
1653	82011	529357	66761	-	28458	-	-	-	141	-
1654	145451	902745	125749	-	63518	-	-	-	141	-
1655	169791	852897	138842	-	58781	-	-	-	-	-
1656	146396	938073	148443	-	64262	-	-	-	-	-
1657	125154	797676	128001	-	35201	-	-	-	-	-
1658	141897	787202	128897	-	60174	-	-	-	-	-
1659	141068	837549	137370	-	47173	-	-	-	-	-
1660	167494	1059145	146037	-	58263	-	-	-	139	-
1661	132071	919946	153173	-	34364	-	-	-	139	-
1662	115766	971081	149590	-	33749	-	-	-	139	-
1663	145947	975541	174446	-	34487	-	-	-	139	-
1664	112294	715299	135093	-	40287	-	-	-	139	-
1665	48061	370940	46195	33736	4878	503810	671746	42336975	126	33600774
1666	60324	489604	50962	<u>28948</u>	9017	<u>638855</u>	<u>851807</u>	<u>53685316</u>	126	<u>42607394</u>
1667	93804	621004	92421	30172	18474	855875	1141166	71922269	126	57081166
1668	130370	1021264	185680	40479	47193	1424986	1899981	119746723	126	95037081
1669	133031	930281	152253	66803	37076	1319444	1759258	110877647	126	87998133
1670	141286	858098	177700	<u>48201</u>	39967	<u>1265252</u>	<u>1687003</u>	<u>106323740</u>	118	<u>90104865</u>
1671	142435	913904	155900	<u>50015</u>	50603	<u>1312857</u>	<u>1750476</u>	<u>110324123</u>	118	<u>93495020</u>
1672	33917	365043	71474	<u>18849</u>	5501	<u>494784</u>	<u>659712</u>	<u>41578528</u>	118	<u>35236041</u>
1673	87754	363696	51990	18732	<u>13462</u>	<u>522172</u>	<u>696229</u>	<u>40365489</u>	118	<u>34208042</u>
1674	<u>110553</u>	735895	117771	27259	25792	<u>1017270</u>	<u>1356360</u>	<u>85484874</u>	118	<u>72444808</u>
1675	<u>112641</u>	712520	149569	44396	-	-	-	-	115	-
1676	-	636072	171327	53194	-	-	-	-	115	-
1677	-	738462	196183	53790	-	-	-	-	115	-
1678	-	661856	222928	47339	-	-	-	-	115	-
1679	-	778293	-	-	-	-	-	-	115	-
1680	-	764455	-	-	-	-	-	-	103	-
1681	-	1034814	178237	38115	-	-	-	-	103	-
1682	103004	1082942	160600	38490	28633	1413669	1884892	118795714	103	115335645
1683	115187	991684	153058	41375	45914	1347218	1796290	113211597	103	109914171
1684	141470	1002063	149370	42057	42369	1377329	1836438	115741933	103	112370809
1685	168178	1333194	167379	46185	51425	1766361	1930449	120160612	111	108252804
1686	146820	1516618	159862	35093	51728	1910121	2087563	129940204	111	117063247

1687	114923	1690207	241227	59792	16560	2122709	2319900	144401973	111	130091867
1688	79729	1626956	325421	74343	35900	2142349	2341365	145738027	111	131295520
1689	180864	1256520	190564	42040	36063	1706051	1864536	116057891	111	104556659
1690	111443	1305352	160279	40570	42876	1660520	1814776	112960544	146	77370236
1691	228567	1437150	230590	36980	37228	1970515	2153568	134048639	146	91814137
1692	111229	1565800	224378	30359	37907	1969673	2152648	133991361	146	91774904
1693	70446	1796903	220957	30059	14939	2133304	2331479	145122721	146	99399124
1694	63773	1512484	249980	24759	14306	1865302	2038581	126891293	146	86911844
1695	69532	1646858	262286	32077	16846	2027599	2215955	137931905	-	-
1696	144645	1152308	241878	32374	10113	1581318	1728216	107572653	-	-
1697	130126	1249077	302181	29418	10178	1720980	1880852	117073469	-	-
1698	157615	1959181	355162	41652	23614	2537224	2772922	172600272	-	-
1699	144173	1967498	275855	39346	29627	2456499	2684698	167108776	-	-
1700	130799	1578666	285066	35327	29262	2059120	2250404	140076190	120	116730159
1701	112046	1741506	338474	32137	13574	2237737	2445614	152227007	120	126855839
1702	116186	1322611	260065	19481	8857	1727200	1887650	117496599	120	97913832
1703	104774	898777	203915	27744	4870	1240080	1355278	84359184	120	70299320
1704	120087	1196857	168303	26549	5182	1516978	1657899	103195782	120	85996485
1705	109253	1115683	218321	30349	3825	1477431	1614678	100505510	112	89737063
1706	127260	1188440	229558	28534	3981	1577773	1724342	107331497	112	95831693
1707	115757	1355899	256668	27069	3503	1758896	1922290	119652789	112	106832847
1708	117659	1216417	223953	26836	4021	1588886	1736487	108087483	112	96506681
1709	98164	1345514	206087	21294	4498	1675557	1831209	113983469	112	101770955
1710	109048	1316936	153948	20470	5148	1605550	1754699	109221088	135	80904510
1711	101467	1163337	152304	20853	6663	1444624	1578824	98273741	135	72795364
1712	91566	1060474	135288	20753	6352	1314433	1436538	89417211	135	66234971
1713	110805	1496686	197308	18560	17315	1840674	2011665	125215918	135	92752532
1714	115220	1593593	206783	21369	10854	1947819	2128763	132504694	135	98151625
1715	97172	1271293	162645	18548	10561	1560219	1705157	106137347	102	104056222

Naar: BECHT. Statistische gegevens. WESTERMANN. Statistische gegevens. POSTHUMUS. Nederlandsche prijsgeschiedenis I.

Bijlage 1.3: de handel van de Republiek (in gulden), exclusief WIC, en vanaf 1683 exclusief VOC.

Jaar:	A Konv. en licenten, Admirali- teit Am- sterdam	B Konvoeien en licenten, Admiraliteit Maze	C Konvoeien en licenten, Admiraliteit Noorder- kwartier	D Konvoeien en licenten, Admiraliteit Zeeland	E Konvoeien en licenten, Admiraliteit Friesland	F Konvoeien en licenten Republiek, ongecor- rigeerd	G Konvoeien en licenten, gecorri- geerd naar tarief	H Totale handel, gecorrigeerd, inclusief ontduiking, absoluut	I Indexen van de waarde van de gulden	J Totale handel gecorrigeerd, inclusief ontduiking, reëel
1579	-	-	-	100097	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	174970	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	120026	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	144129	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	146779	-	-	-	-	-	-

1584	-	-	-	112823	-	-	-	-	-	-
1585	-	-	-	183782	-	-	-	-	-	-
1586	-	-	-	193840	-	-	-	-	-	-
1587	-	335951	-	267544	-	-	-	-	-	-
1588	-	226032	-	450533	-	-	-	-	-	-
1589	251370	286601	<u>51868</u>	342263	<u>38838</u>	<u>970940</u>	-	-	-	-
1590	301142	281703	62162	291018	<u>39001</u>	<u>975026</u>	-	-	-	-
1591	418666	273706	56500	431470	<u>49180</u>	<u>1229522</u>	-	-	-	-
1592	447607	287640	74464	501107	<u>54617</u>	<u>1365435</u>	-	-	-	-
1593	430029	298284	85105	474575	<u>53666</u>	<u>1341659</u>	-	-	-	-
1594	442025	281735	75228	510042	<u>54542</u>	<u>1363572</u>	-	-	-	-
1595	305643	261110	69317	644216	<u>53345</u>	<u>1333631</u>	-	-	-	-
1596	384738	410660	63781	734742	<u>66413</u>	<u>1660334</u>	-	-	-	-
1597	-	285978	-	794731	-	-	-	-	-	-
1598	-	541937	-	778197	-	-	-	-	-	-
1599	-	-	-	348494	-	-	-	-	-	-
1600	-	-	-	203929	73629	-	-	-	-	-
1601	-	333757	-	201825	101540	-	-	-	-	-
1602	-	-	-	383956	78909	-	-	-	-	-
1603	-	-	-	301853	114284	-	-	-	-	-
1604	-	423256	-	418937	-	-	-	-	-	-
1605	-	390249	-	374559	-	-	-	-	-	-
1606	-	421674	-	319261	-	-	-	-	-	-
1607	-	369845	-	311469	-	-	-	-	-	-
1608	-	451068	-	465667	-	-	-	-	-	-
1609	-	347538	-	329827	-	-	-	-	-	-
1610	-	267918	-	205008	-	-	-	-	-	-
1611	-	290517	-	236134	-	-	-	-	-	-
1612	-	278798	-	438672	-	-	-	-	-	-
1613	-	265225	-	338137	-	-	-	-	-	-
1614	626780	284117	-	256223	-	<u>1318139</u>	<u>1757518</u>	<u>110768000</u>	-	-
1615	573542	284140	-	288116	-	<u>1294058</u>	<u>1725411</u>	<u>108744391</u>	-	-
1616	627916	302435	-	278297	-	<u>1365040</u>	<u>1820054</u>	<u>114709303</u>	-	-
1617	660318	271335	-	272901	-	<u>1360416</u>	<u>1813889</u>	<u>114320754</u>	-	-
1618	738220	259815	-	309974	-	<u>1477258</u>	<u>1969678</u>	<u>124139370</u>	-	-
1619	726423	-	-	258967	-	-	-	-	-	-
1620	777380	-	-	255516	-	-	-	-	126	-
1621	811309	369039	118137	324341	56532	1679358	1679358	104307950	126	82784087
1622	815279	425518	153991	382282	74506	1851576	1851576	115004720	126	91273587
1623	834923	531898	159697	376588	81789	1984895	1984895	123285403	126	97845558
1624	904270	487716	168570	339230	91779	1991565	1991565	123699689	126	98174356
1625	755187	303588	110184	300454	63904	1533317	1533317	95237080	129	73827194
1626	825194	193609	97630	238724	67205	1422362	1422362	88345465	129	68484857
1627	805035	257823	112869	285954	63528	1525209	1525209	94733478	129	73436804

1628	808721	328118	115169	334503	89528	1676039	1676039	104101801	129	80699070
1629	920410	413671	135880	381835	58715	1910511	1910511	118665279	129	91988588
1630	931676	369882	141169	424365	68128	1935220	1935220	120200000	136	88382352
1631	929349	517947	141482	415465	73092	2077335	2077335	129027018	136	94872807
1632	954099	<u>412503</u>	120314	388583	51095	<u>1926594</u>	<u>1926594</u>	<u>119664226</u>	136	<u>87988402</u>
1633	986285	425300	139170	407898	53285	2011938	2011938	124965093	136	91886097
1634	1097619	451893	137748	458628	62732	2208620	2208620	137181366	136	100868651
1635	1049162	493842	-	556849	-	<u>2333170</u>	<u>2333170</u>	<u>144917391</u>	130	<u>111474916</u>
1636	1146766	-	-	554670	-	-	-	-	130	-
1637	1162786	-	-	626950	-	-	-	-	130	-
1638	1075266	-	-	600064	-	-	-	-	130	-
1639	1046988	<u>568433</u>	167951	608401	67062	<u>2458835</u>	<u>2458835</u>	<u>152722709</u>	130	<u>117479007,1</u>
1640	1071468	<u>576182</u>	114719	673129	56857	<u>2492355</u>	<u>2492355</u>	<u>154804709</u>	136	<u>113826992,1</u>
1641	1180809	622210	126645	709076	58100	2696840	2696840	167505590	136	123165875
1642	1249028	648766	190106	648782	55097	2791779	2791779	173402422	136	127501781
1643	1356663	611457	178489	629997	51604	2828210	2828210	175665217	136	129165601
1644	1109035	628626	178421	587903	57551	2561536	2561536	159101614	136	116986481
1645	1047482	584458	163373	515455	63757	2374525	2374525	147486024	136	108445606
1646	1199969	528868	187943	530480	65749	2513009	2513009	156087515	136	114770232
1647	1237066	607137	181249	615640	63440	2704532	2704532	167983354	136	123517172
1648	1344292	540800	163499	673180	74329	2796100	2796100	173670807	136	127699123
1649	1339733	392506	121575	296049	56184	2206047	2206047	137021552	136	100751141
1650	1306218	181292	188871	635037	51967	2363385	2363385	146794099	141	104109290
1651	1183970	366029	158575	388061	49236	2145871	2145871	133283913	141	94527597
1652	848109	256474	102070	281509	36009	1524171	2032228	128081596	141	90838011
1653	579475	235169	82011	206433	47255	1150343	1533790	96667478	141	68558495
1654	940996	324806	145451	257065	39191	1707509	2276678	143488151	141	101764646
1655	895089	321457	169791	274382	40625	1701344	2268458	142970084	-	-
1656	989010	388137	146396	385453	36195	1945191	2593588	163461428	-	-
1657	839730	349587	125154	334866	37266	1686603	2248804	141731344	-	-
1658	828870	323112	141897	334430	36969	1665278	2220370	139939327	-	-
1659	886135	350957	141068	343432	35588	1757180	2342906	147662184	-	-
1660	1122390	372011	167494	344596	41751	2048242	2730989	172121176	139	123828184
1661	989064	365344	132071	270690	43701	1800870	2401160	151333613	139	108873103
1662	1028935	346945	115766	269903	41414	1802963	2403950	151509495	139	108999637
1663	1035532	383176	145947	271160	40898	1876713	2502284	157706974	139	113458255
1664	771353	335303	112294	261993	38140	1519083	2025444	127654033	139	91837434
1665	423320	213239	48061	224223	44335	953178	1270904	80098991	126	63570628
1666	538498	217074	60324	213334	42476	1071706	1428941	90059327	126	71475656
1667	686984	271661	93804	216032	37195	1305676	1740901	109720672	126	87079898
1668	1085616	387127	130370	359250	35421	1997784	2663712	167881008	126	133238895
1669	978788	314063	133031	213126	35951	1674959	2233278	140752857	126	111708616
1670	912576	357557	141286	212741	33642	1657802	2210402	139311092	118	118060247
1671	948236	294089	142435	209099	36017	1629876	2173168	136964369	118	116071499

1672	372099	151066	33917	<u>213381</u>	24571	<u>795034</u>	<u>1060045</u>	<u>66809620</u>	118	<u>56618322</u>
1673	389629	160498	87754	<u>255120</u>	57545	<u>908807</u>	<u>1211743</u>	<u>76370376</u>	118	<u>64720658</u>
1674	786755	288535	<u>92341</u>	188938	49879	<u>1406448</u>	<u>1875264</u>	<u>118188914</u>	118	<u>100160096</u>
1675	763821	306115	<u>94084</u>	245230	23755	<u>1433005</u>	<u>1910674</u>	<u>120420649</u>	115	<u>104713608</u>
1676	675043	343336	-	-	25719	-	-	-	115	-
1677	803934	365273	-	-	20793	-	-	-	115	-
1678	927007	375424	-	-	21547	-	-	-	115	-
1679	842678	-	-	-	28688	-	-	-	115	-
1680	812947	-	-	-	26473	-	-	-	103	-
1681	1127471	362656	-	-	33513	-	-	-	103	-
1682	1132405	341485	103004	-	36141	-	-	-	103	-
1683	1040091	380225	115187	-	44913	-	-	-	103	-
1684	1043820	348358	141470	-	36706	-	-	-	103	-
1685	1380487	350480	168178	-	31321	-	-	-	111	-
1686	1550568	308804	146820	-	50812	-	-	-	111	-
1687	1753435	424886	114923	-	37186	-	-	-	111	-
1688	1692045	595531	79729	-	71435	-	-	-	111	-
1689	1325581	376538	180864	-	80989	-	-	-	111	-
1690	1401708	362745	111443	-	36572	-	-	-	146	-
1691	1521822	433437	228567	-	47254	-	-	-	146	-
1692	1659304	451620	111229	-	56671	-	-	-	146	-
1693	1887324	439721	70446	-	84003	-	-	-	146	-
1694	1601545	444704	63773	-	80541	-	-	-	146	-
1695	1763591	471676	69532	-	69572	-	-	-	-	-
1696	1245806	461904	144645	-	54608	-	-	-	-	-
1697	1324485	506774	130126	-	59090	-	-	-	-	-
1698	2016926	557090	157615	-	83328	-	-	-	-	-
1699	2022406	456849	144173	-	65808	-	-	-	-	-
1700	1626090	470021	130799	-	58385	-	-	-	120	-
1701	1794910	514860	112046	-	50722	-	-	-	120	-
1702	1387778	387611	116186	-	49997	-	-	-	120	-
1703	951639	397085	104774	-	42023	-	-	-	120	-
1704	1272753	349442	120087	-	51208	-	-	-	120	-
1705	1226285	393070	109253	-	39001	-	-	-	112	-
1706	1285916	405860	127260	-	40193	-	-	-	112	-
1707	1446440	430373	115757	-	35136	-	-	-	112	-
1708	1323861	386607	117659	-	30746	-	-	-	112	-
1709	1455581	357413	98164	-	37590	-	-	-	112	-
1710	1417312	295287	109048	-	43121	-	-	-	135	-
1711	1273132	289907	101467	-	46321	-	-	-	135	-
1712	1662528	272818	91566	-	70862	-	-	-	135	-
1713	351440	313783	110805	-	50229	-	-	-	135	-
1714	1669496	339548	115220	-	43909	-	-	-	135	-
1715	1354119	273234	97172	-	28972	-	-	-	102	-

Naar: BECHT. Statistische gegevens. WESTERMANN. Statistische gegevens. POSTHUMUS.
Nederlandsche prijsgeschiedenis I.

2. Bijlagen bij hoofdstuk 3

2.1 De berekening van de waarde van de zouthandel

Op de beurs van Amsterdam werd zout verhandeld in 'honderden', of soms per Amsterdamse last, zoals in tabel 2.1 weergegeven wordt in kolom A. Een honderd stond gelijk aan 404 maten, of 25 mooi, of 6,25 Amsterdamse lasten. Een Amsterdamse last stemde overeen met 3003,91 hedendaagse liters, en dat gedurende de hele beschouwde periode¹³⁷. De hoeveelheden getransporteerd door de Sont, werden echter gemeten in Deense lasten (zie kolommen B, C en D). Een Deense last, of læst, bevatte 3060 hedendaagse liters¹³⁸.

Op basis van deze gelijkheden kunnen we de prijs per honderd omzetten naar prijzen per Amsterdamse last, de verhandelde hoeveelheden van Deense lasten eveneens naar Amsterdamse lasten, om vervolgens bij vermenigvuldiging de waarde in gulden te bekomen van de producten die op Nederlandse bodems de Sont passeerden. Deze wordt weergegeven in de kolommen E, F en G.

Enkele cijfers zijn extrapolaties; in de tabel onderscheiden zij zich door sublinie. In kolom A gaat het over de prijzen voor de jaren 1635, 1639, 1644, 1647. Zij werden telkens bekomen door het gemiddelde te nemen van de beide omliggende jaren. Voor 1627, 1628 en 1629 werd de tendens lineair doorgetrokken. In de reeks van de verhandelde hoeveelheden werden de data voor 1632 en 1634 verkregen door het gemiddelde te nemen van de beide omliggende jaren. De kolommen B, C en D worden ook grafisch weergegeven.

Tabel 2.1: de waarde van de Nederlandse zouthandel door de Sont

jaar	A Prijs in gulden per honderd van 404 maten	B Hoeveelheid in Deense lasten Republiek	C Hoeveelheid in Deense lasten Holland	D Hoeveelheid in Deense lasten Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	147	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁷ STARING (H.C.). De binnen- en buitenlandsche maten, gewichten en munten van vroeger en tegenwoordig, met hunne onderlinge vergelijkingen en herleidingen, benevens vele andere, dagelijks te pas komende opgaven en berekeningen. Arnhem, Gysbers en Van Loon, 1980, p. 15. S.n. 'Hundredweight'. op: [Sizes](http://www.sizes.com/units/hundredweight.htm), <<http://www.sizes.com/units/hundredweight.htm>>, op 19 februari 2010. LESGER (Clé). Hoorn als stedelijk knooppunt tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd. Hilversum, Verloren, 1990, pp. 31-32.

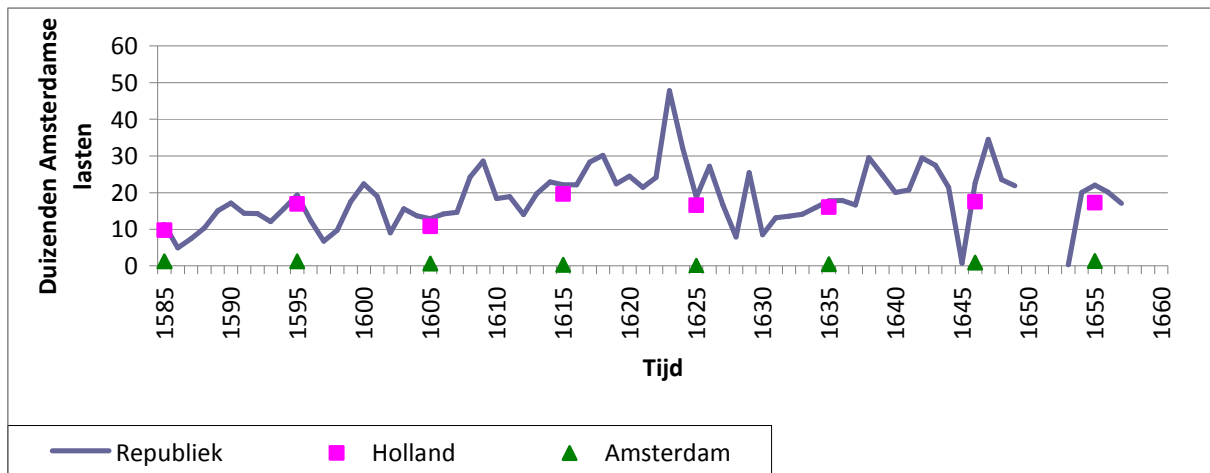
¹³⁸ STARING. De binnen- en buitenlandsche, p. 15 en p. 92. S.n. 'laest' op: [Sizes](http://www.sizes.com/units/laest.htm), <<http://www.sizes.com/units/laest.htm>>, op 19 februari 2010.

1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	11552,5	9990,5	1200	-	-	-
1586	-	4938,5	-	-	-	-	-
1587	-	7589	-	-	-	-	-
1588	-	10565	-	-	-	-	-
1589	-	15367,5	-	-	-	-	-
1590	-	17492,5	-	-	-	-	-
1591	-	14677,5	-	-	-	-	-
1592	-	14602,5	-	-	-	-	-
1593	-	12306	-	-	-	-	-
1594	-	15964,5	-	-	-	-	-
1595	-	19701,5	17191,5	1221	-	-	-
1596	-	12610	-	-	-	-	-
1597	-	6881	-	-	-	-	-
1598	-	9964	-	-	-	-	-
1599	-	17856,5	-	-	-	-	-
1600	-	22795,5	-	-	-	-	-
1601	-	19341	-	-	-	-	-
1602	-	9233	-	-	-	-	-
1603	-	15885	-	-	-	-	-
1604	-	13985	-	-	-	-	-
1605	-	13162,5	10986	598	-	-	-
1606	-	14459	-	-	-	-	-
1607	-	14896	-	-	-	-	-
1608	-	24681	-	-	-	-	-
1609	per last: 163,5	29142,5	-	-	4677460	-	-
1610	-	18769	-	-	-	-	-
1611	-	19257	-	-	-	-	-
1612	-	14290,5	-	-	-	-	-
1613	-	20121,5	-	-	-	-	-
1614	-	23336,5	-	-	-	-	-
1615	-	22588,5	20005	262	-	-	-
1616	-	22524,5	-	-	-	-	-
1617	-	28860	-	-	-	-	-
1618	-	30732	-	-	-	-	-
1619	per last: 175,5	22812	-	-	3930121	-	-
1620	-	25006	-	-	-	-	-
1621	-	21871	-	-	-	-	-
1622	-	24645,5	-	-	-	-	-
1623	-	48681	-	-	-	-	-
1624	per honderd: 441,33	32860,5	-	-	2277839	-	-
1625	467,7	19109,5	16880,5	16	1403790	1240047	1175,365
1626	578	27694	-	-	2514195	-	-
1627	<u>655</u>	16931	-	-	<u>1741678</u>	-	-
1628	<u>732</u>	8054	-	-	<u>925835,9</u>	-	-

1629	<u>809</u>	25926	-	-	<u>3293585</u>	-	-
1630	885,75	8694	-	-	1209529	-	-
1631	806	13371	-	-	1692717	-	-
1632	716	<u>13882,5</u>	-	-	<u>1561227</u>	-	-
1633	538,5	14394	-	-	1217454	-	-
1634	566	<u>16265</u>	-	-	<u>1445959</u>	-	-
1635	<u>512,5</u>	18136	16349	455,5	<u>1459892</u>	<u>1316044</u>	<u>36666,35</u>
1636	459	18215	-	-	1313189	-	-
1637	489	17009	-	-	1306391	-	-
1638	486	30156	-	-	2301948	-	-
1639	<u>531</u>	25337	-	-	<u>2113174</u>	-	-
1640	576	20431	-	-	1848407	-	-
1641	570	21106	-	-	1889584	-	-
1642	432	30002	-	-	2035726	-	-
1643	360	28015	-	-	1584085	-	-
1644	<u>340,5</u>	21821	-	-	<u>1167017</u>	-	-
1645	321	696	-	-	35091,32	-	-
1646	363	23114	17854	912	1317854	1017953	51998,04
1647	<u>360</u>	35212	-	-	<u>1991034</u>	-	-
1648	357	24007	-	-	1346144	-	-
1649	396,19	22279	-	-	1386388	-	-
1650	352,2	-	-	-	-	-	-
1651	432	-	-	-	-	-	-
1652	474	-	-	-	-	-	-
1653	698	225	-	-	24667,4	-	-
1654	831	20448	-	-	2668931	-	-
1655	-	22486	17609,5	1342	-	-	-
1656	-	20522	-	-	-	-	-
1657	309	17380	-	-	843516,8	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

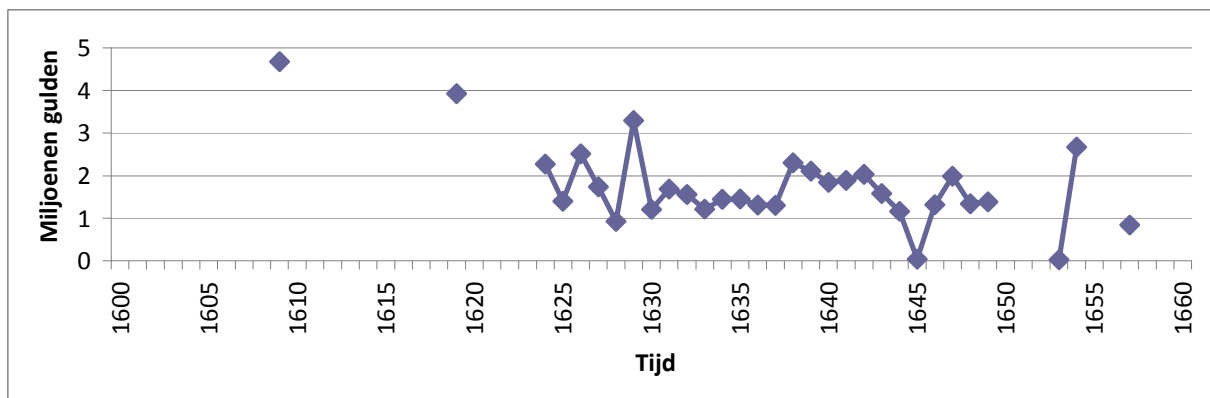
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 217-220 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.1.1: Hoeveelheid zout door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.1.2: Nominale waarde van het zout door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1600-1660)



Bron: eigen berekeningen.

De Noord-Nederlandse zouthandel was overduidelijk in handen van Hollanders in het bijzonder. De gegevens voor Holland zijn beperkt in aantal, maar leveren hetzelfde beeld op: de schippers met een Hollandse thuishaven staan in voor het bijna integrale transport van zout. Even opmerkelijk is de minieme aanwezigheid van Amsterdam, maar zoals gezegd zijn deze gegevens weinig betrouwbaar¹³⁹.

Daarnaast valt het op hoe de verhandelde hoeveelheid afneemt tussen 1626 en 1638. Het lagere niveau voor de jaren 1630 valt in mindere mate ook in het verloop van de nominale waarde vast te stellen. Dit is in overeenstemming met de these van Israel over een zwakker handelsverloop na afloop van het Twaalfjarig Bestand (1621). Dat die recessie zich zou situeren tussen 1621 en 1647, is dan weer minder duidelijk¹⁴⁰.

¹³⁹ FABER. Friesland and the Baltic trade. pp. 13-21.

¹⁴⁰ ISRAEL. Dutch Primacy. p. 279.

2.2 De berekening van de waarde van de haringhandel

De prijs van haring is ons overgeleverd in gulden per Amsterdamse last; de getransporteerde hoeveelheden in Deense lasten. Voorafgaand aan een vermenigvuldiging, moeten de hoeveelheden dus eerst omgezet worden in Amsterdamse lasten. Net zoals bij het zout, kunnen we dit doen via de overeenstemming in liters.

Ook hier werden bepaalde gegevens geraamd. Met betrekking tot de prijs is dat het geval voor de jaren 1627, 1629, 1633, 1634, 1635, 1637, 1644, 1647 en 1650. Deze werden bepaald op de gewoonlijke manier, d.w.z. als gemiddelde van de omringende jaren, op 1633, 1634 en 1635 na. De raming als gemiddelde voor deze opeenvolgende jaren was om evidente redenen onmogelijk, en daarom werd teruggегrepen op een verhoudingsgewijze extrapolatie. De cijfers voor deze jaren werden bepaald als procentueel aandeel van de gemiddelde prijs van een vergelijkbaar product, maatjesharing¹⁴¹, voor de beschikbare voorafgaande jaren. In de reeksen van verhandelde hoeveelheden, werden enkel de jaren 1632 en 1634 geraamd. Zodoende bekomen we tabel 2.2 en grafieken 2.2.1 en 2.2.2.

Tabel 2.2: de waarde van de Nederlandse haringhandel door de Sont

jaar	A Prijs in gulden per Amster- damse last	B Hoeveelheid in Deense lasten Republiek	C Hoeveelheid in Deense lasten Holland	D Hoeveelheid in Deense lasten Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	2282	2009	403,5	-	-	-
1586	-	1202,5	-	-	-	-	-
1587	-	960,75	-	-	-	-	-
1588	-	1114,5	-	-	-	-	-
1589	-	839	-	-	-	-	-
1590	-	2833,75	-	-	-	-	-
1591	-	1553,25	-	-	-	-	-
1592	-	1963	-	-	-	-	-
1593	-	2907,25	-	-	-	-	-
1594	-	3778,5	-	-	-	-	-
1595	-	4546,5	4297	371	-	-	-
1596	-	3254	-	-	-	-	-

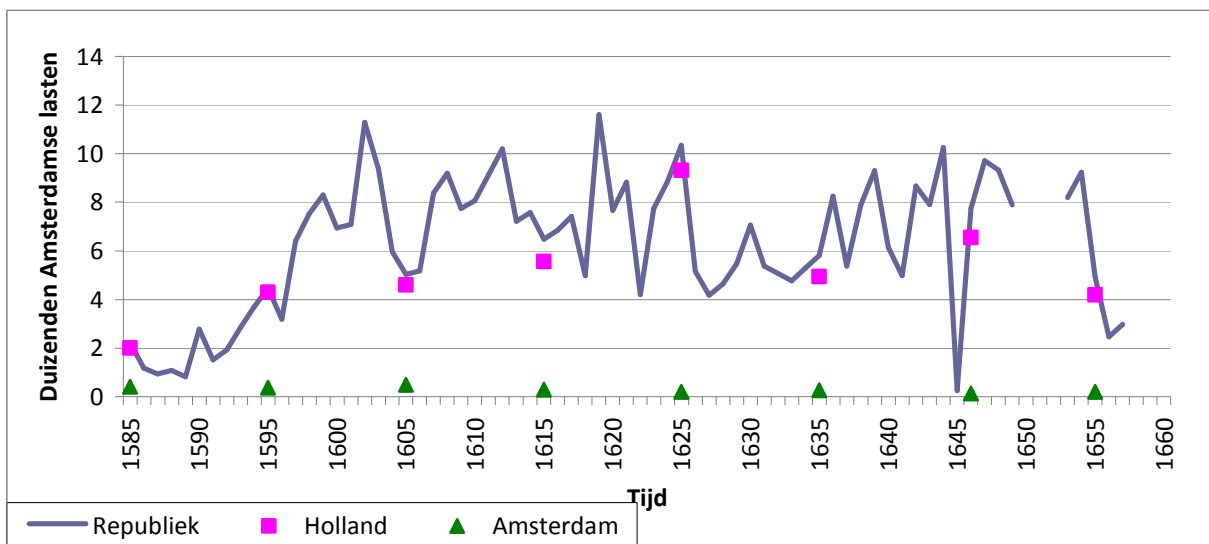
¹⁴¹ De prijzen van maatjesharing werden eveneens bij Posthumus gehaald. POSTHUMUS (N.W.). Inquiry into the History of Prices in Holland. vol. I. Leiden, Brill, 1964, pp. 88-90.

1597	-	6520	-	-	-	-	-
1598	-	7671,5	-	-	-	-	-
1599	-	8454,5	-	-	-	-	-
1600	-	7065	-	-	-	-	-
1601	-	7223	-	-	-	-	-
1602	-	11507,5	-	-	-	-	-
1603	-	9542,5	-	-	-	-	-
1604	-	6086	-	-	-	-	-
1605	-	5125	4601	481,5	-	-	-
1606	-	5282,5	-	-	-	-	-
1607	-	8536,25	-	-	-	-	-
1608	-	9371,5	-	-	-	-	-
1609	-	7881,5	-	-	-	-	-
1610	-	8215	-	-	-	-	-
1611	-	9304	-	-	-	-	-
1612	-	10388	-	-	-	-	-
1613	-	7353	-	-	-	-	-
1614	-	7707	-	-	-	-	-
1615	-	6606	5562,5	291,5	-	-	-
1616	-	6974	-	-	-	-	-
1617	-	7547,5	-	-	-	-	-
1618	-	5080	-	-	-	-	-
1619	-	11823	-	-	-	-	-
1620	-	7805	-	-	-	-	-
1621	-	9004	-	-	-	-	-
1622	-	4290	-	-	-	-	-
1623	-	7881	-	-	-	-	-
1624	154,54	9021,5	-	-	1368627	-	-
1625	126,61	10534	9319	198,5	1309263	1158251,34	24671,41
1626	117,89	5254	-	-	608040,5	-	-
1627	<u>134,945</u>	4258	-	-	<u>564063,4</u>	-	-
1628	152	4733	-	-	706229,1	-	-
1629	<u>142,25</u>	5571	-	-	<u>777948,6</u>	-	-
1630	132,5	7194	-	-	935732,7	-	-
1631	127	5472	-	-	682205,6	-	-
1632	130	<u>5169,5</u>	-	-	<u>659716,6</u>	-	-
1633	<u>186,29</u>	4867	-	-	<u>890054,9</u>	-	-
1634	<u>183,42</u>	<u>5394,25</u>	-	-	<u>971299,4</u>	-	-
1635	<u>168,96</u>	5921,5	4947,5	263,5	<u>982169,6</u>	820617,09	43705,43
1636	154,5	8391	-	-	1272646	-	-
1637	<u>157,25</u>	5471	-	-	<u>844545,1</u>	-	-
1638	160	8035	-	-	1262035	-	-
1639	<u>143</u>	9487	-	-	<u>1331774</u>	-	-
1640	126	6253	-	-	773436,1	-	-
1641	180	5080	-	-	897639	-	-
1642	174,05	8841	-	-	1510570	-	-

1643	153,25	8050	-	-	1211049	-	-
1644	<u>141,125</u>	10440	-	-	<u>1446338</u>	-	-
1645	129	252	-	-	31912,13	-	-
1646	115,17	7882	6542	136	891130,5	739631,50	14245,21
1647	<u>117,08</u>	9892	-	-	<u>1136975</u>	-	-
1648	119	9505	-	-	1110362	-	-
1649	111,75	8028	-	-	880684,6	-	-
1650	<u>122,12</u>	-	-	-	-	-	-
1651	132,5	-	-	-	-	-	-
1652	-	-	-	-	-	-	-
1653	-	8338	-	-	-	-	-
1654	-	9410	-	-	-	-	-
1655	-	5024,5	4190	201	-	-	-
1656	-	2519	-	-	-	-	-
1657	-	3039	-	-	-	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

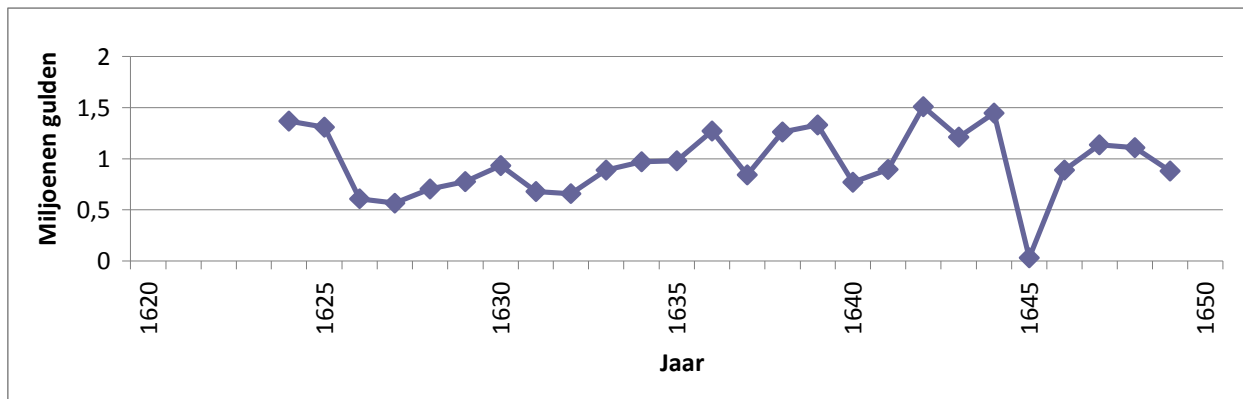
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 85-90 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.2.1: Hoeveelheid haring door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.2.2: Nominale waarde van de haring door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1620-1650)



Bron: eigen berekeningen.

De haringhandel van de Nederlanden naar de Oostzee was, net als bij zout, duidelijk een Hollands verhaal.

De verhandelde hoeveelheid vertoont scherpe schommelingen, die niet steeds te wijten zijn aan de volatiele gesteldheid van de visbestanden zelf. De kleinere geëxporteerde hoeveelheid voor het jaar 1637, waarvan de lagere waarde niet deels gecompenseerd wordt door een prijswijziging en dit in tegenstelling tot de meeste andere schommelingen, is waarschijnlijk gerelateerd aan een succesvolle Engelse raid op de Nederlandse vissersvloot in het najaar van 1636¹⁴².

De reeks van nominale waarden is beschikbaar over een onvoldoende lange periode om uitspraken over de structurele tendens toe te laten.

2.3 De berekening van de waarde van de tarwehandel

Met tarwe belanden we bij de graanproducten, waarover al heel wat inkt gevloeid is. Jan Faber meende een verval van de Baltische graanhandel te herkennen in de tweede helft van de zeventiende eeuw, zowel proportioneel als in absolute termen¹⁴³. Volgens Milja Van Tielhof was de graanhandel overwegend in Hollandse handen, met een groot belang van de Amsterdamse markt sinds de zestiende eeuw¹⁴⁴. We zullen zien of deze cijfers daarmee in overeenstemming zijn.

¹⁴² WILSON (C.). Profit and Power. A Study of England and the Dutch Wars. Nijhoff, Den Haag, 1978, p.33 en p. 40.

¹⁴³ FABER (J.A.). 'The Decline of the Baltic Grain-Trade in the Second Half of the 17th Century'. In: *Acta Historiae Neerlandica*, vol. 1, 1966. VAN TIELHOF (M.). *De Hollandse graanhandel, 1470-1570*. Den Haag, Smits, 1995, pp. 228-229.

¹⁴⁴ VAN TIELHOF (M.). *The 'mother of all trades'. The Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century*. Leiden, Brill, 2002.

Die cijfers, dat zijn onder meer de geraamde: in dit geval 1629, 1644, 1647, 1651, en 1652 voor het prijsverloop van de (Koningsberger) tarwe, en 1632 en 1634 voor de hoeveelheden. De prijzen van 1651 en 1652 werden bepaald op basis van de vijfjaarlijkse gemiddelde procentuele verhouding met de prijs van Warder tarwe. Een belangrijke uitzondering werd ook gemaakt voor de prijswaarden in 1631, 1632, en van 1636 tot 1639. Om al te grote gaten te vermijden in het verloop van de nominale waarden van tarwe en in het bijzonder ook van de gecumuleerde waarden die verder in dit hoofdstuk verschijnen, werden de beide hiaten overspannen door het lineair doortrekken van de cijfers tussen de omliggende jaartallen. Deze ietwat onorthodoxe benadering kan verantwoord worden op basis van verschillende argumenten. Ten eerste kan men op basis van de beschikbare data voor de periode tussen 1630 en 1645, een eerder stabiel prijsverloop vaststellen. Ten tweede worden de jaren in kwestie niet doorkruist door militaire of agriculturele bijzonderheden die de prijzen zouden kunnen omhooggestuwd hebben. Men zou hoogstens de inval van Gustaaf-Adolf in het Roomse Rijk kunnen vermelden, maar die dateert al van 1630¹⁴⁵. Verder liggen de geraamde tarweprijzen in de lijn van de prijzen van rogge in dezelfde jaren. Ten vierde blijkt uit de tabel een omgekeerde correlatie te bestaan tussen het ingevoerde volume en de hoogte van de prijs, op basis waarvan we enkel voor 1637 een hoger prijsniveau zouden mogen veronderstellen. En tenslotte primeert hier de overkoepelende analyse, waarbij afwijkingen in individuele reeksen uitgevlakt worden door cumulatie van verschillende producten. Het resultaat van de verdere verwerking en omzetting in gulden, parallel aan de vorige producten, vinden we in tabel 2.3.

Tabel 2.3: de waarde van de Nederlandse tarwehandel door de Sont

jaar	A Prijs in gulden per Amster- damse last	B Hoeveelheid in Deense lasten Republiek	C Hoeveelheid in Deense lasten Holland	D Hoeveelheid in Deense lasten Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	1202	1091	67,5	-	-	-
1586	-	2541,5	-	-	-	-	-
1587	-	2078	-	-	-	-	-
1588	-	1746,5	-	-	-	-	-
1589	-	3007	-	-	-	-	-
1590	-	1724,5	-	-	-	-	-

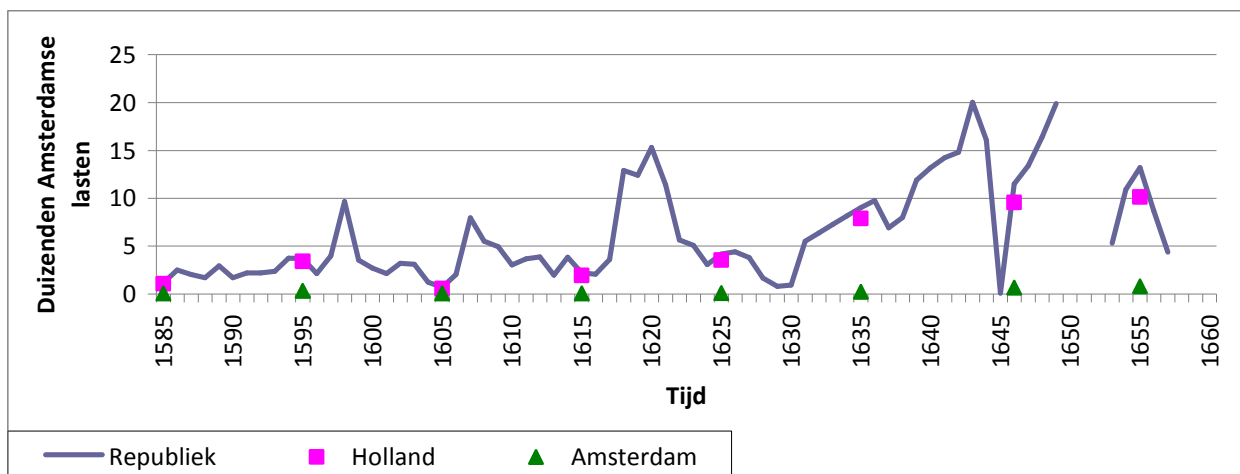
¹⁴⁵ FROST (Robert I.). *The Northern Wars 1558-1721*. Harlow, Pearson, 2000, pp. 102-104.

1591	157,3	2258,5	-	-	348750,0734	-	-
1592	152,6	2235	-	-	334809,3296	-	-
1593	153,07	2411	-	-	362287,0269	-	-
1594	-	3800,5	-	-	-	-	-
1595	-	3787,5	3460,5	346	-	-	-
1596	-	2179	-	-	-	-	-
1597	-	4060	-	-	-	-	-
1598	-	9855	-	-	-	-	-
1599	-	3611,5	-	-	-	-	-
1600	-	2768	-	-	-	-	-
1601	-	2191,5	-	-	-	-	-
1602	-	3249	-	-	-	-	-
1603	-	3167,5	-	-	-	-	-
1604	-	1268	-	-	-	-	-
1605	-	700	588	54	-	-	-
1606	-	2087	-	-	-	-	-
1607	-	8120,5	-	-	-	-	-
1608	-	5602	-	-	-	-	-
1609	-	5036	-	-	-	-	-
1610	-	3088	-	-	-	-	-
1611	-	3749	-	-	-	-	-
1612	-	3929	-	-	-	-	-
1613	-	2019,5	-	-	-	-	-
1614	-	3897,5	-	-	-	-	-
1615	-	2244,5	1982,5	76,5	-	-	-
1616	-	2098	-	-	-	-	-
1617	-	3662,5	-	-	-	-	-
1618	-	13164,5	-	-	-	-	-
1619	-	12636,5	-	-	-	-	-
1620	-	15613	-	-	-	-	-
1621	-	11626	-	-	-	-	-
1622	-	5787,5	-	-	-	-	-
1623	-	5165	-	-	-	-	-
1624	-	3132	-	-	-	-	-
1625	-	4245,5	3596	98	-	-	-
1626	-	4480	-	-	-	-	-
1627	-	3890	-	-	-	-	-
1628	205,8	1701	-	-	343649,071	-	-
1629	<u>235,1</u>	829	-	-	<u>191325,41</u>	-	-
1630	264,4	942	-	-	244499,42	-	-
1631	<u>244,55</u>	5608	-	-	<u>1346334,77</u>	-	-
1632	<u>224,71</u>	<u>6534,5</u>	-	-	<u>1441474,03</u>	-	-
1633	204,87	7461	-	-	1500516,92	-	-
1634	203	<u>8335</u>	-	-	<u>1660990,44</u>	-	-
1635	170,8	9209	8046	229	1544065,89	1349067	38396,25
1636	<u>173,74</u>	9971	-	-	<u>1700607,24</u>	-	-

1637	<u>176,68</u>	7064	-	-	<u>1225190,36</u>	-	-
1638	<u>179,62</u>	8165	-	-	<u>1439714,48</u>	-	-
1639	<u>182,56</u>	12123	-	-	<u>2172607,24</u>	-	-
1640	185,5	13430	-	-	2445599,95	-	-
1641	186,08	14513	-	-	2651077,25	-	-
1642	163,8	15084	-	-	2425470,02	-	-
1643	173,83	20410	-	-	3482837,60	-	-
1644	<u>179,49</u>	16384	-	-	<u>2886859,76</u>	-	-
1645	185,15	88	-	-	15994,54	-	-
1646	151,26	11726	9757	689	1741163,18	1448792	102307,8
1647	<u>235,23</u>	13654	-	-	<u>3152957,36</u>	-	-
1648	319,2	16681	-	-	5226975,39	-	-
1649	203	20256	-	-	4036595,36	-	-
1650	203	-	-	-	-	-	-
1651	<u>210,6958</u>	-	-	-	-	-	-
1652	<u>247,5062</u>	-	-	-	-	-	-
1653	126	5423	-	-	670773,103	-	-
1654	147,35	11144	-	-	1611969,179	-	-
1655	-	13480	10331	822	-	-	-
1656	-	8872	-	-	-	-	-
1657	-	4444	-	-	-	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

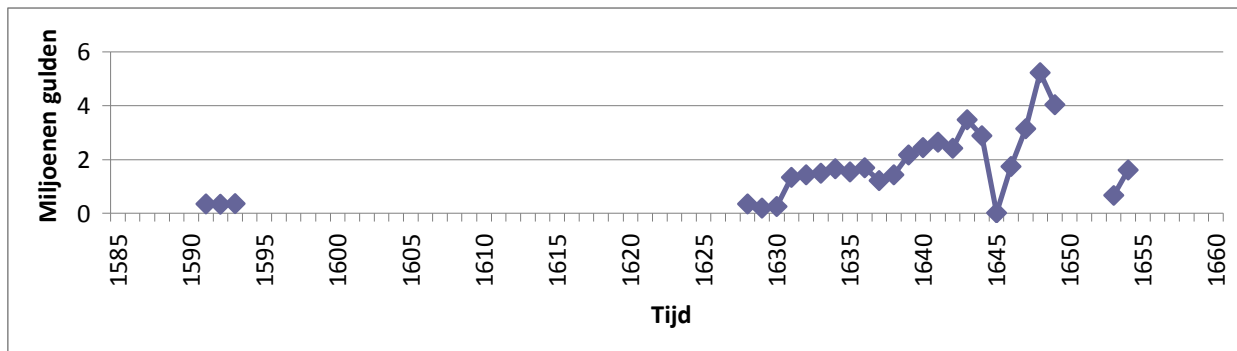
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 1-10 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.3.1: Hoeveelheid tarwe door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.3.2: Nominale waarde van de tarwe door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: eigen berekeningen.

In het verloop van de tarwehandel op lange termijn, blijkt een stijgende tendens uit de verhandelde hoeveelheid, en in mindere mate ook in waarde. Opvallend is de breuk in 1618, het jaar waarin de scherpere controles ingevoerd werden. De verhandelde hoeveelheid voor dat jaar ligt maar liefst 360% hoger dan in 1617. De daling na 1620 kunnen we echter niet verklaren op basis van de controles, en een vermindering van de verhandelde hoeveelheid lijkt dan ook onmiskenbaar. De jaren 1620 tonen zich voor de tarwehandel dan ook als een stagnatieperiode. De jaren 1630 kennen dan weer een sterke toename, die zich doorzet tot aan de oorlog met Zweden in 1645. In deze reeks werden overigens enkel de jaren 1632 en 1634 geëxtrapoleerd.

Ook voor tarwe blijkt een groot overwicht van Holland. De vervormde cijfers voor Amsterdam stellen dan weer teleur, wat de geloofwaardigheid van de Amsterdamse resultaten, zoals verwacht, compleet onderuit haalt, gezien de enorme discrepantie met de literatuur¹⁴⁶.

2.4 De berekening van de waarde van de roggehandel

De waarde van Pruisisch rogge doorheen de tijd, is in twee vormen overgeleverd: als prijzen op de goederenbeurs, en op de korenbeurs. De verschillen in het prijsverloop zijn klein, en de keuze voor de prijzen op de korenbeurs stoelt dan ook vooral op de praktische bedenking dat die reeks vollediger is, zodat in dit geval geen enkele waarde geëxtrapoleerd moet worden, wat de correctheid uiteraard ten goede komt. Het is waarschijnlijk om die reden dat

¹⁴⁶ Publicaties die het belang van de graanhandel voor Amsterdam behandelen, zijn legio. Een voornaam en recent werk is: VAN TIELHOF (Milja). *The 'Mother of all Trades'. The Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century.* Leiden, Brill, 2002.

ook andere auteurs voornamelijk van deze prijzenreeks gebruik maken¹⁴⁷. Aan de kant van de hoeveelheden moest dit slechts twee maal toegepast worden, meerbepaald voor 1631 en 1633.

De prijzen zijn ook dit keer weergegeven in gulden per last, terwijl de hoeveelheden in Deense lasten genoteerd staan. Transmissie is dus aan de orde voorafgaand aan de vermenigvuldiging die kolommen E, F en G oplevert in tabel 2.4.

Tabel 2.4: de waarde van de Nederlandse roggehandel door de Sont

jaar	A Prijs in gulden per Amster- damse last	B Hoeveelheid in Deense lasten Republiek	C Hoeveelheid in Deense lasten Holland	D Hoeveelheid in Deense lasten Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	12786	9068	1028,5	-	-	-
1586	-	30020	-	-	-	-	-
1587	-	28866	-	-	-	-	-
1588	-	18330	-	-	-	-	-
1589	-	23235	-	-	-	-	-
1590	-	18654	-	-	-	-	-
1591	-	26995,5	-	-	-	-	-
1592	-	26880,5	-	-	-	-	-
1593	-	39527	-	-	-	-	-
1594	-	27163,5	-	-	-	-	-
1595	-	25878,5	21090	1511	-	-	-
1596	-	28157	-	-	-	-	-
1597	174,48	38874	-	-	6658407,53	-	-
1598	175,18	43748	-	-	7523297,15	-	-
1599	162,14	25547,5	-	-	4066343,54	-	-
1600	140,05	30774	-	-	4230897,98	-	-
1601	124,95	33439	-	-	4101616,31	-	-
1602	113,54	22596	-	-	2518523,14	-	-
1603	127,4	31887	-	-	3987939,67	-	-
1604	104,13	24067	-	-	2460159,79	-	-
1605	80,56	28721	22346	1833,5	2271352,32	1767196	144999,3
1606	71,37	29524,5	-	-	2068539,12	-	-

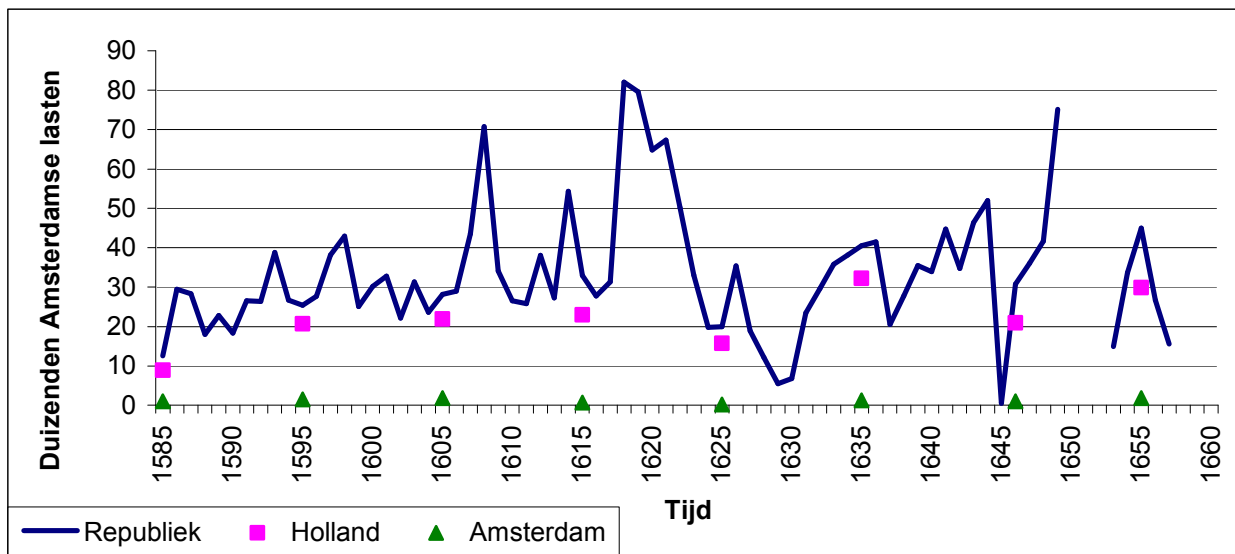
¹⁴⁷ Zie bijvoorbeeld KLEIN (P.W.). 'Kwantitatieve aspecten van de Amsterdamse roggehandel in de 17^e eeuw en de Europese economische geschiedenis'. In: DE VRIES (Johannes) red. Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel als voorzitter van de vereniging het Nederlands Economisch-Historisch archief. Den Haag, Nijhoff, 1977, pp. 75-88.

1607	80,73	44276,5	-	-	3508922,09	-	-
1608	121,98	72094,5	-	-	8632890,92	-	-
1609	125,48	34689	-	-	4272989,06	-	-
1610	110,25	27047,5	-	-	2927326,86	-	-
1611	112,12	26313	-	-	2896135,95	-	-
1612	129,56	38781,5	-	-	4932431,16	-	-
1613	118,36	27799	-	-	3229978,42	-	-
1614	102,49	55409	-	-	5574774,38	-	-
1615	90,94	33592	23363,5	652	2998860,76	2085731	58206,04
1616	111,42	28300	-	-	3095387,89	-	-
1617	127,93	31901,5	-	-	4006350,99	-	-
1618	111,18	83606,5	-	-	9124985,92	-	-
1619	88,78	81132	-	-	7070869,35	-	-
1620	84,41	66043	-	-	5472505,20	-	-
1621	86,51	68593	-	-	5825210,18	-	-
1622	126,53	51119	-	-	6349526,61	-	-
1623	169,81	33679	-	-	5614200,78	-	-
1624	190,28	20210,5	-	-	3775162,85	-	-
1625	168,88	20318,5	16049,5	188	3368490,71	2660757	31167,47
1626	152,6	36082	-	-	5405185,76	-	-
1627	156,7	19257	-	-	2962259,61	-	-
1628	169	12389	-	-	2055362,59	-	-
1629	230,4	5643	-	-	1276315,42	-	-
1630	284,48	6929	-	-	1935030,393	-	-
1631	263,27	23874	-	-	6170097,87	-	-
1632	151,28	<u>30175,5</u>	-	-	<u>4481273,82</u>	-	-
1633	124,8	36477	-	-	4468885,10	-	-
1634	146,59	<u>38875</u>	-	-	<u>5594228,96</u>	-	-
1635	146,24	41273	32840	1258	5925127,58	4714491	180597,7
1636	126,41	42245	-	-	5242304,41	-	-
1637	146,3	20930	-	-	3005931,26	-	-
1638	155,93	28288	-	-	4330094,88	-	-
1639	138,7	36153	-	-	4922506,43	-	-
1640	157,91	34516	-	-	5350514,98	-	-
1641	136,91	45533	-	-	6119654,81	-	-
1642	118,48	35374	-	-	4114288,17	-	-
1643	136,33	47173	-	-	6313212,70	-	-
1644	157,73	52915	-	-	8193295,04	-	-
1645	132,13	515	-	-	66799,64	-	-
1646	107,16	31323	21349	968	3295046,48	2245824	101829,5
1647	127,87	36696	-	-	4606307,03	-	-
1648	163,04	42416	-	-	6788742,99	-	-
1649	204,69	76592	-	-	15390244,75	-	-
1650	227,56	-	-	-	-	-	-
1651	245,82	-	-	-	-	-	-
1652	239,69	-	-	-	-	-	-

1653	182	15179	-	-	2711939,76	-	-
1654	124,66	34294	-	-	4196727,36	-	-
1655	112,53	45797	30460	1856	5059071,75	3364834	205027,3
1656	149,28	27181	-	-	3983203,98	-	-
1657	149,04	15911	-	-	2327907,97	-	-
1658	154,85	-	-	-	-	-	-
1659	167,6	-	-	-	-	-	-
1660	182,35	-	-	-	-	-	-

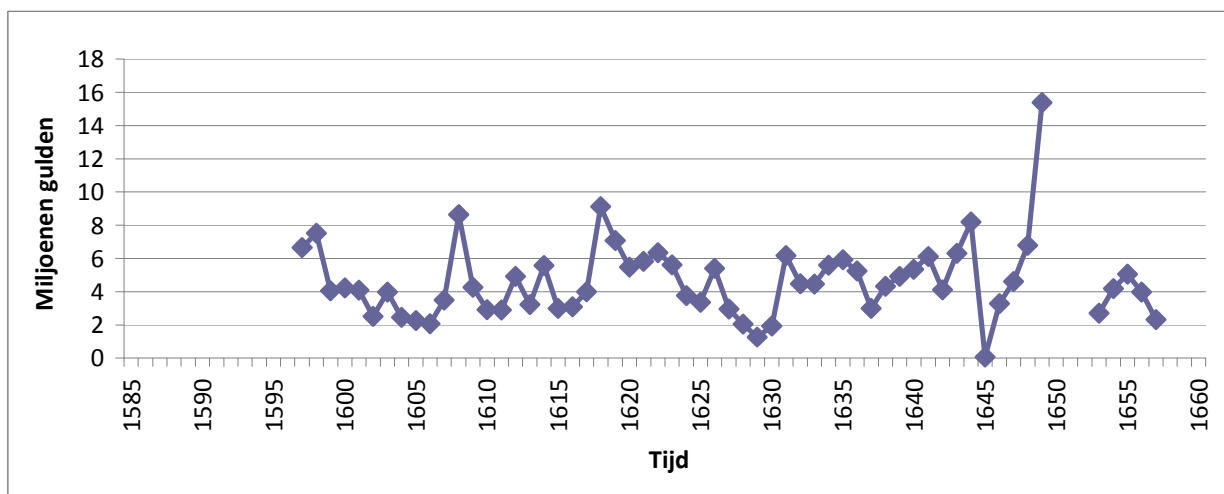
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 573-576 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.4.1: Hoeveelheid rogge door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II

Grafiek 2.4.2: Nominale waarde van de rogge door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: eigen berekeningen.

De roggehandel biedt een vrij uitzonderlijke situatie: op basis van de beschikbaarheid van een alternatieve bron voor de prijzen, kan men niet enkel de getransporteerde hoeveelheid overschouwen over een periode van meer dan een halve eeuw, maar ook de nominale waarde van de handel. Daarbij vallen vooral de sterke schommelingen op – vooral voor 1618, het jaar dat zich ook hier laat kenmerken door de sterke geregistreerde hoeveelheid. Na 1618 kan men overigens een sterk gelijkaardige ontwikkeling vaststellen in de verhandelde hoeveelheden tarwe en rogge. De beide producten gelden in deze context dus niet als substituten. Net als bij tarwe ligt de graaninvoer in de jaren 1620 laag, en dat zelfde decennium is ook in gulden weinig omvangrijk.

Wat de onderlinge verdeling van de transportactiviteiten betreft, zien we hetzelfde patroon terugkeren: de Hollanders domineren, Amsterdammers zijn weinig tot niet vertegenwoordigd, maar deze laatste vaststelling is intussen waardeloos gebleken.

2.5 De berekening van de waarde van de gersthandel

Gerst is het voorlaatste graanproduct waarvoor gegevens beschikbaar zijn over de hoeveelheid (gemeten in Deense lasten) en de prijs (gulden per Amsterdamse last Friese wintergerst). De gewoonlijke omzettingen worden uitgevoerd om de waarde te bekomen, waarna de obligate extrapolaties volgen: 1625, 1627, 1629, 1634, 1639, 1644, 1647 geven in tabel 2.5 de gemiddelde prijzen van de omliggende jaren, terwijl 1632 en 1634 geen gegevens opleverden voor de hoeveelheid, dus bijgevolg op dezelfde manier verkregen moesten worden. Naar wat inmiddels goede gewoonte is, worden de geëxtrapoleerde data, en degenen die erop gebaseerd zijn, in de tabel onderlijnd.

Tabel 2.5.1: de waarde van de Nederlandse gersthandel door de Sont

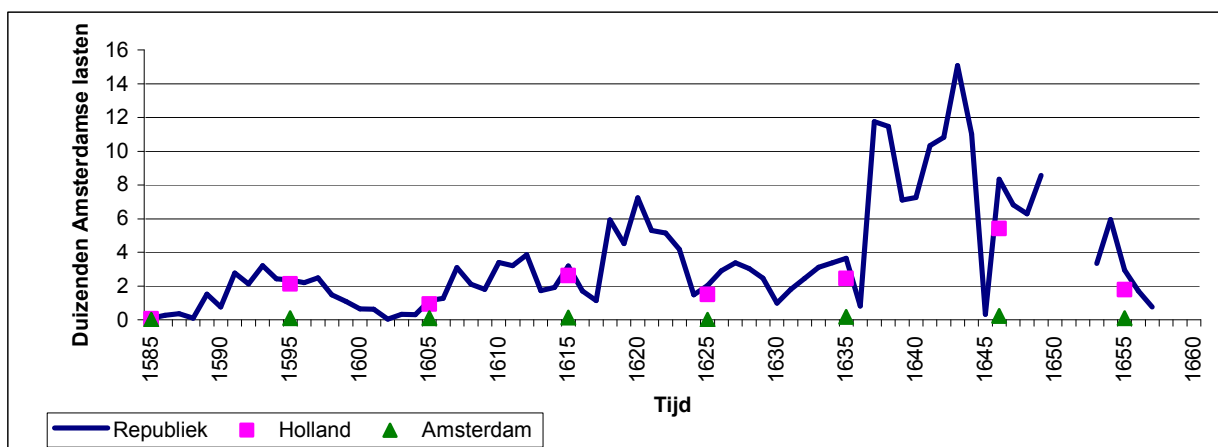
jaar	A Prijs in gulden per Amster- damse last	B Hoeveelheid in Deense lasten Republiek	C Hoeveelheid in Deense lasten Holland	D Hoeveelheid in Deense lasten Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	72,1	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	63,7	-	-	-	-	-	-
1585	64,4	92,5	51	0	5847,81	3224,20	0
1586	-	275,5	-	-	-	-	-
1587	-	358,5	-	-	-	-	-
1588	-	91	-	-	-	-	-

1589	-	1542,5	-	-	-	-	-
1590	-	781	-	-	-	-	-
1591	-	2821,5	-	-	-	-	-
1592	-	2168	-	-	-	-	-
1593	-	3258,5	-	-	-	-	-
1594	-	2475	-	-	-	-	-
1595	-	2393	2157,5	104	-	-	-
1596	-	2241	-	-	-	-	-
1597	-	2533	-	-	-	-	-
1598	-	1515	-	-	-	-	-
1599	-	1103,5	-	-	-	-	-
1600	-	653,5	-	-	-	-	-
1601	-	632,5	-	-	-	-	-
1602	-	35	-	-	-	-	-
1603	-	333	-	-	-	-	-
1604	-	305	-	-	-	-	-
1605	-	1161,5	948,5	93	-	-	-
1606	-	1287,5	-	-	-	-	-
1607	-	3155,5	-	-	-	-	-
1608	-	2146,5	-	-	-	-	-
1609	-	1844	-	-	-	-	-
1610	-	3461	-	-	-	-	-
1611	-	3271,5	-	-	-	-	-
1612	-	3924,5	-	-	-	-	-
1613	-	1749,5	-	-	-	-	-
1614	-	1955	-	-	-	-	-
1615	-	3236,5	2660	132	-	-	-
1616	-	1729	-	-	-	-	-
1617	-	1161	-	-	-	-	-
1618	-	6053	-	-	-	-	-
1619	-	4603,5	-	-	-	-	-
1620	-	7381	-	-	-	-	-
1621	-	5414	-	-	-	-	-
1622	-	5253	-	-	-	-	-
1623	-	4247	-	-	-	-	-
1624	123,9	1500,5	-	-	182504,2	-	-
1625	<u>107,34</u>	2060,5	1527	2,5	<u>217109,8</u>	<u>160896,2</u>	<u>263,42</u>
1626	90,77	2964	-	-	264110,7	-	-
1627	<u>95,44</u>	3436	-	-	<u>321904</u>	-	-
1628	100,1	3096	-	-	304228,9	-	-
1629	<u>127,08</u>	2513	-	-	<u>313486</u>	-	-
1630	154,05	1013	-	-	153192,2	-	-
1631	142,38	1828	-	-	255499,9	-	-
1632	100,1	<u>2494,5</u>	-	-	<u>245122,4</u>	-	-
1633	85,23	3161	-	-	264473,7	-	-
1634	<u>93,02</u>	<u>3436,75</u>	-	-	<u>313809,7</u>	-	-

1635	100,8	3712,5	2484	181	367360,5	245797,6	17910,37
1636	105,47	829	-	-	85831,95	-	-
1637	128,17	11975	-	-	1506702	-	-
1638	134,4	11688	-	-	1542073	-	-
1639	<u>129,5</u>	7237	-	-	<u>920012,7</u>	-	-
1640	124,6	7387	-	-	903548,8	-	-
1641	124,6	10533	-	-	1288355	-	-
1642	125	11030	-	-	1353477	-	-
1643	107,9	15348	-	-	1625694	-	-
1644	<u>109,03</u>	11211	-	-	<u>1199930</u>	-	-
1645	110,16	329	-	-	35578,31	-	-
1646	91,09	8488	5516	236	758999,6	493242,5	21103,19
1647	<u>102,77</u>	6961	-	-	<u>702269</u>	-	-
1648	114,45	6414	-	-	720626,5	-	-
1649	128,1	8721	-	-	1096682	-	-
1650	150,36	-	-	-	-	-	-
1651	166,6	-	-	-	-	-	-
1652	140	-	-	-	-	-	-
1653	91	3400	-	-	303728,7	-	-
1654	73,08	6063	-	-	434962,3	-	-
1655	-	2999	1819	101	-	-	-
1656	-	1741	-	-	-	-	-
1657	-	780	-	-	-	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

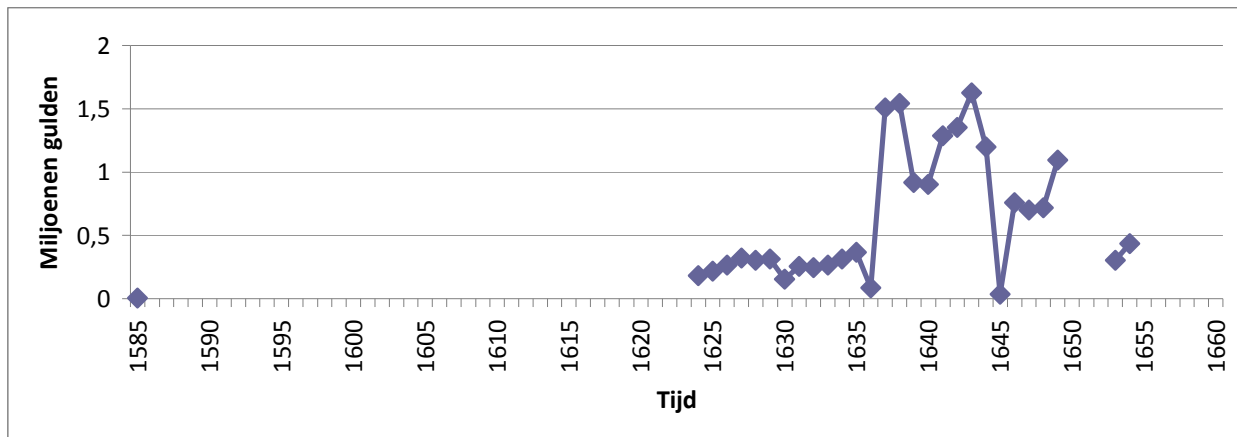
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 25-29 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.5.1: Hoeveelheid gerst door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.5.2: Nominale waarde van de gerst door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: eigen berekeningen.

Het verloop van de verhandelde en geregistreerde hoeveelheden gerst wijkt af van dat van tarwe en rogge. Toch kan men ook hier enkele recurrente fenomenen herkennen, zoals het effect van de hervorming in 1618, de stagnatie in de jaren '20 en de toename in het daaropvolgende decennium. De sterk toegenomen hoeveelheid vanaf 1638 is verantwoordelijk voor een fikse groei van de waarde van de gersthandel, die meer dan verdubbelt en voor de vroege jaren 1640 zelfs meer dan het drievoudige bedraagt van de opvallend stabiele waarden van 1624 tot 1635. Voor wat de waarde betreft, moeten we echter rekening houden met mogelijke speculatie op de korenmarkten die implicaties heeft voor het prijsverloop. Klein kwam tot het besluit, dat de roggeprijs zich in sommige jaren onttrekt aan een normale verhouding tot de ingevoerde hoeveelheid, met onder meer speculatie als oorzaak. Dit is alvast het geval voor de hoge prijzen in 1631 en 1649¹⁴⁸. De verstoring van wat men als het normale prijsniveau zou kunnen beschouwen, vervormt logischerwijs het verloop van de waarde van de roggestromen, maar heeft geen verdere betekenis voor de analyse. Verkopen tegen artificiële prijzen leveren net zo goed een meerwaarde op.

Inzake de onderlinge verdeling vallen twee zaken op. Ten eerste zien we de verhoudingen terugkeren die eerder al waar te nemen waren: Holland domineert de handel van de Republiek. Ten tweede vertoont dat Hollandse aandeel een duidelijke neerwaartse tendens doorheen de eerste helft van de zeventiende eeuw, zoals geïllustreerd in tabel 2.5.2. Dit kon overigens ook vastgesteld worden voor enkele voorgaande producten.

¹⁴⁸ KLEIN (P.W.). 'Kwantitatieve aspecten'. p. 82.

Geleidelijk aan traden dus andere gewesten op het voorplan. Dit ligt volledig in de lijn van eerder onderzoek over de evolutie van de negotie in de Hollandse steden¹⁴⁹.

Tabel 2.5.2: het aandeel van Holland in de Baltische gersthandel van de Republiek

jaar	Hoeveelheid in Deense lasten, Republiek	Hoeveelheid in Deense lasten, Holland	Aandeel
1585	92,5	51	55,14 %
1595	2393	2157,5	90,16 %
1605	1161,5	948,5	81,66 %
1615	3236,5	2660	82,19 %
1625	2060,5	1527	74,11 %
1635	3712,5	2484	66,91 %
1646	8488	5516	64,99 %
1655	2999	1819	66,51%

Naar: BANG. Tabeller II.

2.6 De berekening van de waarde van de hennephandel

De prijs van Riga hennep is gegeven in Nederlandse scheepsponden. De hoeveelheden zijn in de Sonttabellen echter uitgedrukt in Deense lasten of læst, én Deense skippund (skpd.). Terwijl een Nederlandse schippond 148,227 kg omvatte, was een skippund tot voor de Deense metrische hervorming in 1683 gelijk aan 159,81 kilogram. Een Deense last hennep was dan weer equivalent aan 959,34 kilogram¹⁵⁰. Op basis van die gegevens kan men de hoeveelheden eerst omzetten in kilogram, en daarna in Nederlandse scheepsponden. Door vermenigvuldiging met de prijs, uitgedrukt in gulden per scheepspond, bekomt men de waarde in gulden, voor de Republiek, Holland en Amsterdam, die terug te vinden is in kolommen E, F en G van tabel 2.6.

Extrapolaties werden uitgevoerd voor de jaren 1639, 1644 en 1647 op vlak van de prijzen, en voor 1632 en 1634 voor wat de hoeveelheden betreft. Bij deze laatsten werd er rechtstreeks in kilogrammen geëxtrapoleerd. De prijsgegevens van 1626 tot 1629 werden lineair doorgetrokken, op grond van de afwezigheid van bruuske fluctuaties in het prijsverloop.

¹⁴⁹ BOON (Piet). 'West-Friesland and the sound (1681-1720). Sound toll registers, Sound toll tables and the facts in West-Friesland' In: HEERES (W.G.). From Dunkirk to Danzig. Schipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 171-172. FABER. Friesland and the Baltic trade. p 19. HEERES (W.G.). From Dunkirk to Danzig. Schipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum, Verloren, 1988, pp. 82-94. WILLEMSEN (R.). Enkhuizen tijdens de Republiek. Hilversum, Verloren, 1988, p 65. ISRAEL (Jonathan). 'The Dutch economy during the Thirty Years War'. In: DAVIDS (C.A.), FRITSCHY (L.A.) en VAN DER VALK (L.A.). red. Kapitaal, ondernemerschap en beleid. Studies over economie en politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot heden. Afscheidsbundel voor prof.dr. P.W. Klein. Amsterdam, 1996, pp. 77-94.

¹⁵⁰ STARING. De binnen- en buitenlandsche, p 92. S.n. 'Denmark, premetric units of mass'. Op: Sizes, <http://www.sizes.com/units/charts/UTBLdenmark_premetric_mass.htm>, op 21 februari 2010.

Tabel 2.6: de waarde van de Nederlandse hennephandel door de Sont

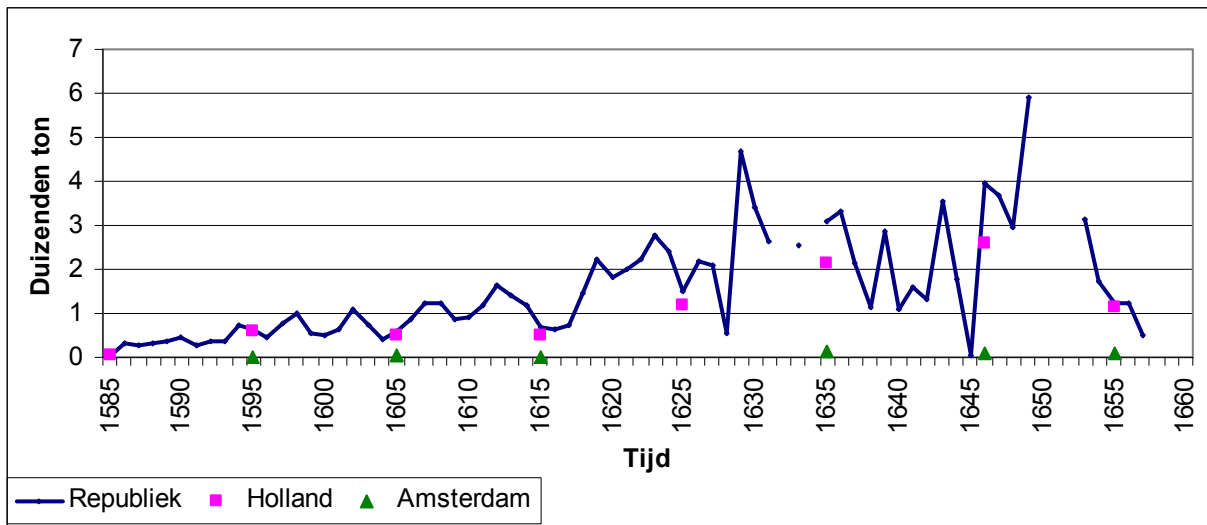
jaar	A Prijs in gulden per Nederlandse schippond	B Hoeveelheid in læst en skippund Republiek	C Hoeveelheid in læst en skippund Holland	D Hoeveelheid in læst en skippund Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	28,75 læst	28,75 læst	-	-	-	-
1586	-	17 læst 1943 skpd.	-	-	-	-	-
1587	-	19 læst 1594,5 skpd.	-	-	-	-	-
1588	-	7,5 læst 1991 skpd.	-	-	-	-	-
1589	-	2,5 læst 2121,5 skpd.	-	-	-	-	-
1590	-	86,5 læst 2414 skpd.	-	-	-	-	-
1591	-	3,5 læst 1646,5 skpd.	-	-	-	-	-
1592	-	85,5 læst 1723 skpd.	-	-	-	-	-
1593	-	2345,5 skpd.	-	-	-	-	-
1594	-	18 læst 4343 skpd.	-	-	-	-	-
1595	-	64,5 læst 3643 skpd.	62,5 læst 3191 skpd.	82 skpd.	-	-	-
1596	-	88 læst 2364,5 skpd.	-	-	-	-	-
1597	-	66 læst 4432 skpd.	-	-	-	-	-
1598	-	23 læst 6079,5 skpd.	-	-	-	-	-
1599	-	58 læst 3010 skpd.	-	-	-	-	-
1600	-	50 læst 2717 skpd.	-	-	-	-	-
1601	-	43,5 læst 3630,6 skpd.	-	-	-	-	-
1602	-	3,5 læst 6786,6 skpd.	-	-	-	-	-
1603	-	45,5 læst 4331,6 skpd.	-	-	-	-	-
1604	-	33 læst 2388,5 skpd.	-	-	-	-	-
1605	-	64 læst 3286 skpd.	34 læst 2942 skpd.	308 skpd.	-	-	-
1606	-	18,5 læst 5240,6 skpd.	-	-	-	-	-

1607	-	36,5 læst 7448,6 skpd.	-	-	-	-	-
1608	-	192,5 læst 6511,6 skpd.	-	-	-	-	-
1609	33,5	402 læst 3081 skpd.	-	-	198494,5	-	-
1610	-	560,5 læst 2417 skpd.	-	-	-	-	-
1611	-	445 læst 4590 skpd.	-	-	-	-	-
1612	-	648 læst 6420 skpd.	-	-	-	-	-
1613	-	371,5 læst 6471 skpd.	-	-	-	-	-
1614	-	476 læst 4493 skpd.	-	-	-	-	-
1615	-	139,5 læst 3380 skpd.	80 læst 2769 skpd.	5 læst 96 skpd.	-	-	-
1616	-	100,5 læst 3327 skpd.	-	-	-	-	-
1617	-	231 læst 3137 skpd.	-	-	-	-	-
1618	-	425,5 læst 6490,6 skpd.	-	-	-	-	-
1619	-	800,5 læst 9040,6 skpd.	-	-	-	-	-
1620	-	950,5 læst 5739,6 skpd.	-	-	-	-	-
1621	-	1116,5 læst 5802 skpd.	-	-	-	-	-
1622	-	1861,5 læst 2830 skpd.	-	-	-	-	-
1623	-	2735 læst 1044 skpd.	-	-	-	-	-
1624	32,47	1317,5 læst 7169 skpd.	-	-	527964,6	-	-
1625	29,67	1098,5 læst 2788,6 skpd.	915 læst 1767,5 skpd.	-	300189,7	232272,9	-
1626	<u>31,33</u>	2028 læst 1368 skpd.	-	-	<u>457421,9</u>	-	-
1627	<u>32,99</u>	2045 læst 768 skpd.	-	-	<u>463910,9</u>	-	-
1628	<u>34,64</u>	497 læst 326 skpd.	-	-	<u>123619,7</u>	-	-
1629	<u>36,30</u>	4642 læst 1489 skpd.	-	-	<u>1148946</u>	-	-
1630	37,96	1700 læst 10997 skpd.	-	-	867949,8	-	-
1631	39,89	1251 læst 8988 skpd.	-	-	709715	-	-
1632	42,5	-	-	-	<u>743911,3</u>	-	-
1633	52,06	1721 læst 5634 skpd.	-	-	896253,9	-	-
1634	60	-	-	-	<u>1146209</u>	-	-
1635	51,5	1619 læst 9746 skpd.	1334 læst 5218,5 skpd.	83 læst 272 skpd.	1081046	734538,9	42775,19
1636	34	800 læst	-	-	765228,8	-	-

		16065 skpd.					
1637	29,13	1139 læst 6500 skpd.	-	-	418981,6	-	-
1638	31	538 læst 3875 skpd.	-	-	237518,5	-	-
1639	<u>31,815</u>	599 læst 14244 skpd.	-	-	<u>612170</u>	-	-
1640	32,63	367 læst 4694 skpd.	-	-	242721,5	-	-
1641	33,17	993 læst 4037 skpd.	-	-	357620,4	-	-
1642	33,25	706 læst 4066 skpd.	-	-	297761,4	-	-
1643	30,78	2250 læst 8729 skpd.	-	-	738044,5	-	-
1644	<u>32,835</u>	1163 læst 4067 skpd.	-	-	<u>391198,1</u>	-	-
1645	34,89	31 læst	-	-	7000,159	-	-
1646	29,53	2446 læst 9917 skpd.	1804 læst 5484 skpd.	74 læst	783373,6	519467,2	14142,96
1647	<u>27,42</u>	1981 læst 11130 skpd.	-	-	<u>680755,7</u>	-	-
1648	25,31	1673 læst 8510 skpd.	-	-	506387,8	-	-
1649	25,7	1847 læst 25814 skpd.	-	-	1022837	-	-
1650	23,45	-	-	-	-	-	-
1651	28,5	-	-	-	-	-	-
1652	30,5	-	-	-	-	-	-
1653	30,67	1181 læst 12496 skpd.	-	-	647835,6	-	-
1654	34,1	1092 læst 4265 skpd.	-	-	397882,8	-	-
1655	-	1058,5 læst 1285,6 skpd.	1006 læst 1159,5 skpd.	54 læst 141 skpd.	-	-	-
1656	-	713 læst 3416 skpd.	-	-	-	-	-
1657	-	29 læst 2845 skpd.	-	-	-	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

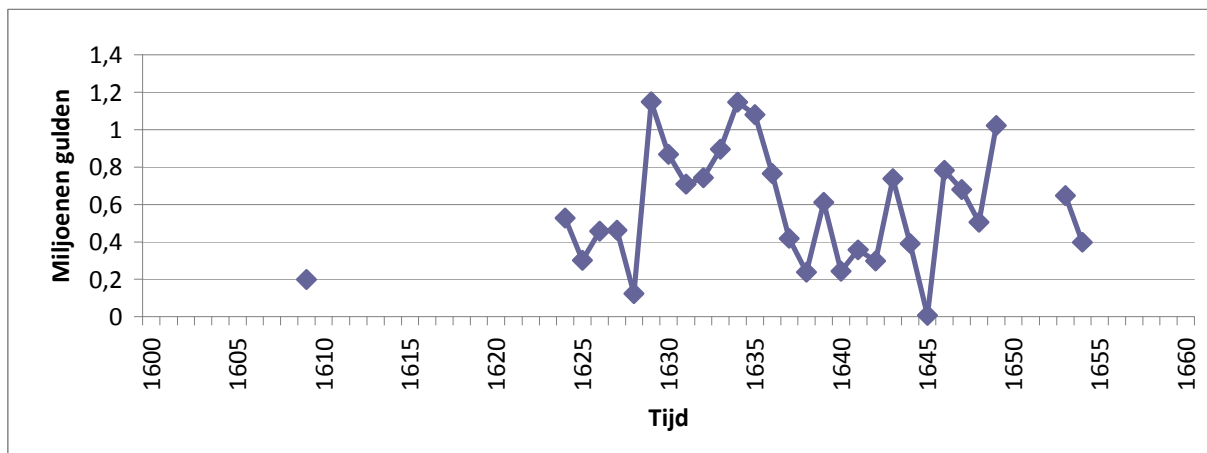
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 299-303 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.6.1: Hoeveelheid hennep door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.6.2: Nominale waarde van de hennep door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1600-1660)



Bron: eigen berekeningen.

Opvallend bij de hennephandel, is vooral de gestage groei van het volume van het begin van de reeks tot vroeg in de jaren 1620. Een toename rond 1618 is mogelijk gerelateerd aan de scherpere controles, al zal dat hoe dan ook relatief weinig effect gehad hebben: de wijziging is immers veel beperkter en minder abrupt dan in geval van de graanproducten. Na 1625 vallen vooral de sterke schommelingen op, en afgezien van 1645 kunnen we dat niet meteen relateren aan gebeurtenissen van politieke of militaire aard. De ontwikkeling van de nominale waarde van de hennephandel kent een al even onregelmatig verloop.

Het wordt een vertrouwd gezicht: ook de hennephandel van schepen onder de Nederlandse vlag is in handen van Hollanders. Een daling van het Hollandse aandeel in het

Nederlandse totaal blijkt niet van structurele aard, als we geloof mogen hechten aan de cijfers voor het jaar 1655.

2.7 De berekening van de waarde van de vlashandel

Net zoals in geval van hennep, is de prijs van (paternoster) vlas gegeven in gulden per Nederlandse schippund. De hoeveelheden zijn uitgedrukt in læst en Deense skippund. Om de hoeveelheden uit te drukken in Nederlandse schippund, kunnen deze gelijkheden gebruikt worden: een skippund bevat 159,89 kilogram, een Nederlandse schippund vlas komt overeen met 148,227 kilogram van hetzelfde product, en een læst vlas is hetzelfde als 959,34 kilogram vlas¹⁵¹.

In tabel 2.7, die hiervan het resultaat is, moesten de prijzen van 1626, 1629, 1639, 1644 en 1647 geraamd worden. Onder de hoeveelheden is dat het geval voor de jaren 1632 en 1634, die in alle reeksen blijken te ontbreken.

Tabel 2.7: de waarde van de Nederlandse vlashandel door de Sont

jaar	A Prijs in gulden per Nederlandse schippund	B Hoeveelheid in læst en skippund Republiek	C Hoeveelheid in læst en skippund Holland	D Hoeveelheid in læst en skippund Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	12 læst	12 læst	-	-	-	-
1586	-	102 læst 9790,5 skpd.	-	-	-	-	-
1587	-	12 læst 2116,5 skpd.	-	-	-	-	-
1588	-	20 læst 1464 læst	-	-	-	-	-
1589	-	41 læst 3559 skpd.	-	-	-	-	-
1590	-	198 læst 2767,5 skpd.	-	-	-	-	-
1591	-	100,5 læst 5568,5 skpd.	-	-	-	-	-
1592	-	52 læst 4367,5 skpd.	-	-	-	-	-
1593	-	96 læst	-	-	-	-	-

¹⁵¹ STARING. *De binnen- en buitenlandsche*, p 92. S.n. 'Denmark, premetric units of mass'. Op: [SIZES](http://www.sizes.com/units/charts/UTBLdenmark_premetric_mass.htm), <http://www.sizes.com/units/charts/UTBLdenmark_premetric_mass.htm>, op 21 februari 2010.

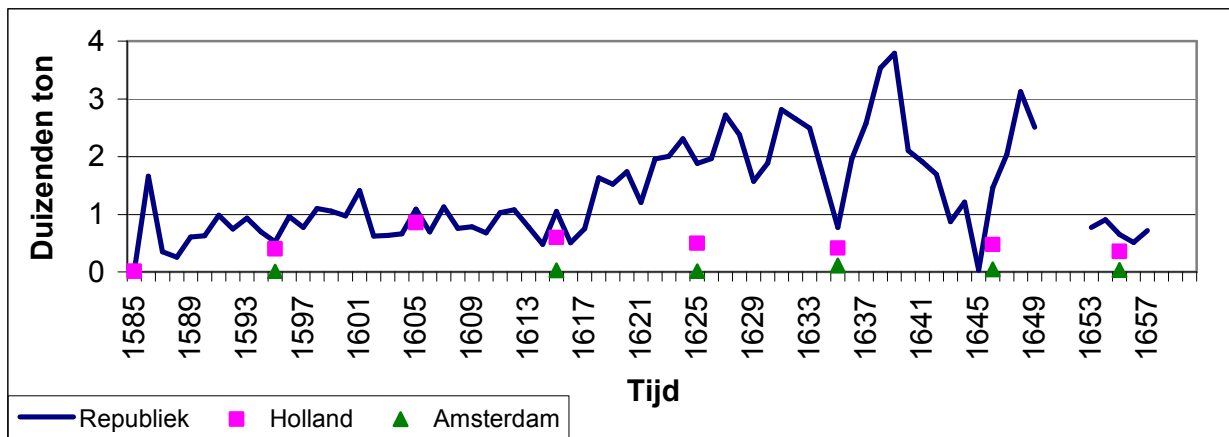
		5286 skpd.					
1594	-	32 læst 4165,5 skpd.	-	-	-	-	-
1595	-	32,5 læst 3105 skpd.	26,5 læst 2336 skpd.	37 skpd.	-	-	-
1596	-	148 læst 5128 skpd.	-	-	-	-	-
1597	-	14,5 læst 4749,6 skpd.	-	-	-	-	-
1598	-	45,5 læst 6627 skpd.	-	-	-	-	-
1599	-	79,5 læst 6145,6 skpd.	-	-	-	-	-
1600	-	40 læst 5869,5 skpd.	-	-	-	-	-
1601	-	48,5 læst 8550,6 skpd.	-	-	-	-	-
1602	-	6,5 læst 3869,6 skpd.	-	-	-	-	-
1603	-	60,5 læst 3620,6 skpd.	-	-	-	-	-
1604	-	108,5 læst 3521 skpd.	-	-	-	-	-
1605	-	184,75 læst 5705 skpd.	147,75 læst 4474,5 skpd.	-	-	-	-
1606	-	18,5 læst 4241 skpd.	-	-	-	-	-
1607	-	14,5 læst 6969 skpd.	-	-	-	-	-
1608	-	100 læst 4156 skpd.	-	-	-	-	-
1609	42,5	384,5 læst 2616 skpd.	-	-	225690,2	-	-
1610	-	421,5 læst 1745 skpd.	-	-	-	-	-
1611	-	500,5 læst 3437,6 skpd.	-	-	-	-	-
1612	-	693,5 læst 2606 skpd.	-	-	-	-	-
1613	-	318 læst 2987,5skpd.	-	-	-	-	-
1614	-	118 læst 2278,5 skpd.	-	-	-	-	-
1615	-	355 læst 4439,5 skpd.	250 læst 2249 skpd.	4 læst 155 skpd.	-	-	-
1616	-	87,5 læst 2638 skpd.	-	-	-	-	-
1617	-	285 læst 3003 skpd.	-	-	-	-	-
1618	-	459 læst 7470,5 skpd.	-	-	-	-	-
1619	-	475 læst 6692,5 skpd.	-	-	-	-	-
1620	-	179,5 læst 9798 skpd.	-	-	-	-	-
1621	-	176 læst 6483 skpd.	-	-	-	-	-

1622	-	785 læst 7546 skpd.	-	-	-	-	-
1623	-	805 læst 7703,5 skpd.	-	-	-	-	-
1624	36,75	991,5 læst 8495,6 skpd.	-	-	572607,3	-	-
1625	37,67	711 læst 7499,5 skpd.	514,5 læst 3461,5 skpd.	59 skpd.	478079,4	126316,9	2397,406
1626	40,175	1130 læst 5525 skpd.	-	-	533250,8	-	-
1627	42,68	1374 læst 8782 skpd.	-	-	783846,5	-	-
1628	49	1059 læst 8514 skpd.	-	-	785855,4	-	-
1629	54	587 læst 6307 skpd.	-	-	572528,5	-	-
1630	59	786 læst 7108 skpd.	-	-	752506,8	-	-
1631	65	685 læst 13488 skpd.	-	-	1233874	-	-
1632	66,72		-	-	1194446	-	-
1633	54,38	688 læst 11467 skpd.	-	-	914784	-	-
1634	55		-	-	606861,9	-	-
1635	48	152,5 læst 3948 skpd.	124 læst 1850 skpd.	677 skpd.	251790,6	134309	35052,89
1636	40,63	411 læst 9838 skpd.	-	-	539246,2	-	-
1637	45,5	709 læst 11867 skpd.	-	-	791220,2	-	-
1638	46,5	1027 læst 15944 skpd.	-	-	1108810	-	-
1639	42,375	840 læst 18665 skpd.	-	-	1083537	-	-
1640	38,25	648 læst 9295 skpd.	-	-	543925,8	-	-
1641	39,75	642 læst 8114 skpd.	-	-	513074,1	-	-
1642	44,3	276 læst 8958 skpd.	-	-	507197,1	-	-
1643	50,5	103 læst 4864 skpd.	-	-	298623,8	-	-
1644	47,125	702 læst 3386 skpd.	-	-	386228,8	-	-
1645	43,75	7 læst 152 skpd.	-	-	9155,325	-	-
1646	40,06	502 læst 6135 skpd.	97 læst 2413 skpd.	271 skpd.	395260,7	129420,1	11710,47
1647	36,78	965 læst 6953 skpd.	-	-	505565,5	-	-
1648	33,5	1241 læst 12108 skpd.	-	-	706601,3	-	-
1649	33,06	1010 læst 9651 skpd.	-	-	560274,2	-	-
1650	37,33	-	-	-	-	-	-
1651	37	-	-	-	-	-	-

1652	39	-	-	-	-	-	-
1653	54	259 læst 3284 skpd.	-	-	281808,2	-	-
1654	56,4	699 læst 3281 skpd.	-	-	345254,2	-	-
1655	-	234,5 læst 2683 skpd.	94,5 læst 1664 skpd.	5 læst 190 skpd.	-	-	-
1656	-	289 læst 1447 skpd.	-	-	-	-	-
1657	-	259 læst 2934 skpd.	-	-	-	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

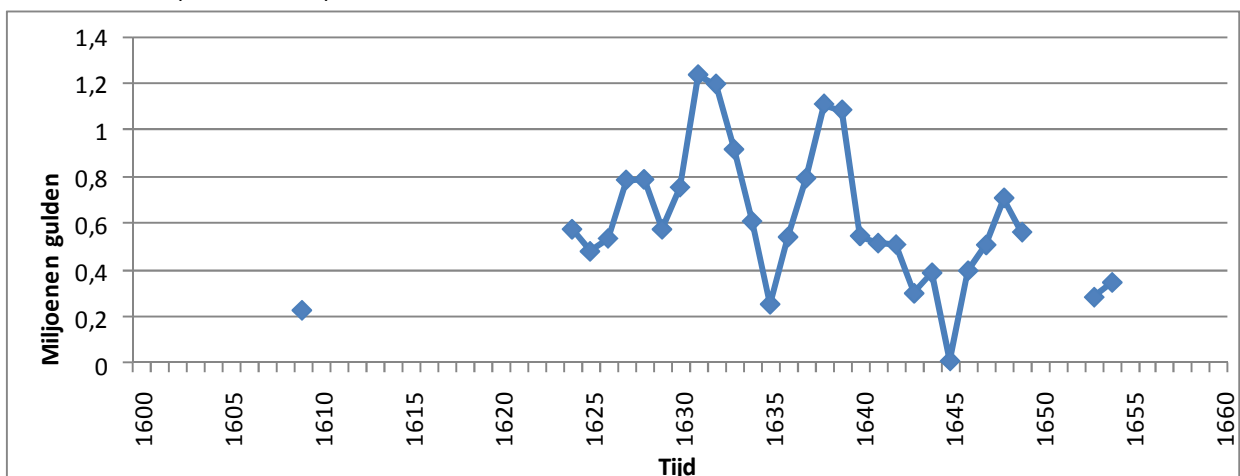
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 306-308 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.7.1: Hoeveelheid vlas door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.7.2: Nominale waarde van het vlas door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1600-1660)



Bron: eigen berekeningen.

Het ingevoerde volume vlas vertoont een stagnatie tussen 1585 en 1617. De plotse toename tussen dat jaar en 1618, wijst echter op een mogelijke vervorming door ontduiking voor wat die periode betreft. De jaren 1620 en 1630 worden gekenmerkt door een stijgende tendens, die onderbroken wordt door een scherpe inzinking omtrent 1635 waarvoor een aanwijsbare reden ontbreekt. Vanaf dat jaar doen er zich meerdere hevige schommelingen voor in het handelsvolume, al hebben die ook politieke oorzaken.

Tot omtrent 1615 was de vlashandel van de Verenigde Provinciën overwegend in handen van Hollandse handelaren. Voor de daaropvolgende periode kan een groter belang van de andere provincies onderscheiden worden, wat impliceert dat het handelsvolume van de Republiek zich lostrok van het Hollandse. Het Hollandse transport laat zich opmerken door een verbazende stabiliteit: de fluctuaties van het gezamenlijke volume zijn niet aan Holland toe te schrijven, dat stelselmatig op hetzelfde niveau blijft. Daardoor is men geneigd te veronderstellen, dat de vlasinvoer door Hollanders bestemd was voor de binnenlandse productie, terwijl andere handelaren zich eerder op de conjunctuurgevoeligere doorvoerhandel richtten. Voor de periode voorafgaand aan 1615, kan men de vlasimport alvast correleren aan de textieluitvoer. Een geattesteerde halvering van het oostwaarts verscheepte laken rond 1602¹⁵², blijkt immers overeen te stemmen met een invoerdaling van de Baltische grondstof van 1413 ton vlas tot 625 ton in dat zelfde jaar. Voor de periode tot omtrent 1615, die zich onderscheidt door een grote overeenstemming van de vlashandel van Holland en de Republiek, lijkt het dan ook plausibel dat het geïmporteerde vlas uit de Oostzeeregio door Hollandse handelaren, in grote mate in het eigen territorium verwerkt werd. Gezien het constante verloop van de Hollandse invoer, is het niet onwaarschijnlijk dat dit van toepassing is op de hele periode.

2.8 De berekening van de waarde van de potashandel

Voor (Danziger) potas, een mengeling van zouten met toepassingen in de glas- en zeeproductie, zijn de gegeven prijzen uitgedrukt in gulden per honderd ponden. De hoeveelheden zijn uitgedrukt in Deense læst en tot 1608 ook in skippund. Een Amsterdamse pond is gelijk aan 494,09 hedendaagse grammen, terwijl een skippund equivalent is aan 159,89 kilogram potas, en een læst aan 1918 kilogram¹⁵³. De hoeveelheden werden logischerwijs eerst omgezet in kilogram, na eventuele sommatie nogmaals omgezet in ponden, en vervolgens vermenigvuldigd met de respectieve prijzen. Het resultaat is te vinden in kolommen E, F en G van tabel 2.8.

¹⁵² KAPTEIN (Herman). 'De Nederlandse textielhandel, 1530-1610'. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 114, pp. 492-514.

¹⁵³ STARING. *De binnen- en buitenlandsche*, p 92. S.n. 'Denmark, premetric units of mass'. Op: *Sizes*, <http://www.sizes.com/units/charts/UTBLdenmark_premetric_mass.htm>, op 2 maart 2010.

Er werden geen prijzen gegeven voor de jaren 162, 1629, 1639, 1644 en 1647. Zij werden geraamd op basis van de omliggende jaren. Aan de kant van de hoeveelheden moest er enkel voor 1632 en 1634 tussengekomen worden, op dezelfde manier.

Tabel 2.8: de waarde van de Nederlandse potashandel door de Sont

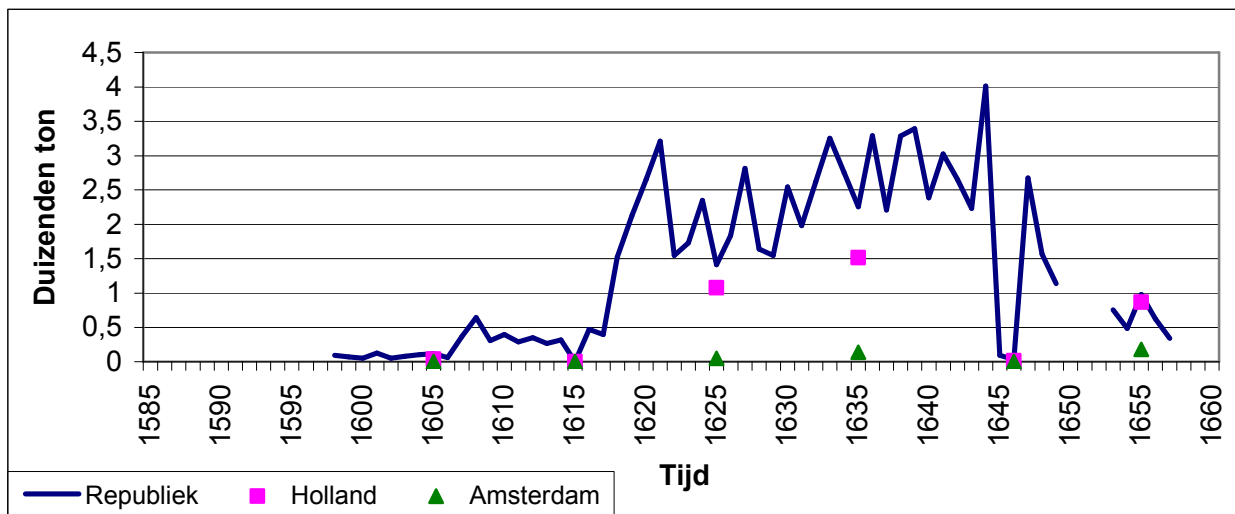
jaar	A Prijs in gulden per honderd pond	B Hoeveelheid in læst en skippund Republiek	C Hoeveelheid in læst en skippund Holland	D Hoeveelheid in læst en skippund Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1579	-	-	-	-	-	-	-
1580	-	-	-	-	-	-	-
1581	-	-	-	-	-	-	-
1582	-	-	-	-	-	-	-
1583	-	-	-	-	-	-	-
1584	-	-	-	-	-	-	-
1585	-	-	-	-	-	-	-
1586	-	-	-	-	-	-	-
1587	-	-	-	-	-	-	-
1588	-	-	-	-	-	-	-
1589	-	-	-	-	-	-	-
1590	-	-	-	-	-	-	-
1591	-	-	-	-	-	-	-
1592	-	-	-	-	-	-	-
1593	-	-	-	-	-	-	-
1594	-	-	-	-	-	-	-
1595	-	-	-	-	-	-	-
1596	-	-	-	-	-	-	-
1597	-	-	-	-	-	-	-
1598	-	47,5 læst	-	-	-	-	-
1599	-	27 læst 100 skpd.	-	-	-	-	-
1600	-	21,5 læst 56 skpd.	-	-	-	-	-
1601	-	59 læst 104 skpd.	-	-	-	-	-
1602	-	25,5 læst 3 skpd.	-	-	-	-	-
1603	-	35 læst 73,5 skpd.	-	-	-	-	-
1604	-	49,5 læst 75 skpd.	-	-	-	-	-
1605	-	22 læst 489 skpd.	11,5 læst 126 skpd.	0	-	-	-
1606	-	6 læst 301 skpd.	-	-	-	-	-
1607	-	9,5 læst 2193 skpd.	-	-	-	-	-

1608	-	4050 skpd.	-	-	-	-	-
1609	15,92	1947 skpd.	-	-	100305,3	-	-
1610	-	2496 skpd.	-	-	-	-	-
1611	-	1835 skpd.	-	-	-	-	-
1612	-	2211,5 skpd.	-	-	-	-	-
1613	-	1685 skpd.	-	-	-	-	-
1614	-	1999 skpd.	-	-	-	-	-
1615	-	6 skpd.	6 skpd.	0	-	-	-
1616	-	2957 skpd.	-	-	-	-	-
1617	-	2492 skpd.	-	-	-	-	-
1618	-	9539 skpd.	-	-	-	-	-
1619	-	13314,5 skpd.	-	-	-	-	-
1620	-	16595 skpd.	-	-	-	-	-
1621	-	20100,5 skpd.	-	-	-	-	-
1622	-	9676 skpd.	-	-	-	-	-
1623	-	10810 skpd.	-	-	-	-	-
1624	10,92	14692 skpd.	-	-	-	-	-
1625	10,03	8840 skpd.	6743,5 skpd.	330 skpd.	286924,8	218877,5	10710,99
1626	11,5	11490 skpd.	-	-	427595,1	-	-
1627	<u>18,25</u>	17607 skpd.	-	-	<u>1039832</u>	-	-
1628	25	10268 skpd.	-	-	830693,4	-	-
1629	<u>22,52</u>	9687 skpd.	-	-	<u>705947,8</u>	-	-
1630	20,04	15900 skpd.	-	-	1031121	-	-
1631	13,58	12389 skpd.	-	-	544441,1	-	-
1632	15,05	-	-	-	<u>796968</u>	-	-
1633	18,75	20339 skpd.	-	-	1234087	-	-
1634	20,25	-	-	-	<u>1128704</u>	-	-
1635	17,25	14109,5 skpd.	9469,5 skpd.	882 skpd.	787618	528604,7	49234,84
1636	15,38	20598 skpd.	-	-	1025171	-	-
1637	16,5	13815 skpd.	-	-	737648,9	-	-
1638	16,39	20546 skpd.	-	-	1089736	-	-
1639	<u>15,095</u>	21218 skpd.	-	-	<u>1036460</u>	-	-
1640	13,8	14916 skpd.	-	-	666110,6	-	-
1641	13,05	18942 skpd.	-	-	799928,6	-	-
1642	12,57	16603 skpd.	-	-	675362,2	-	-
1643	10,5	13944 skpd.	-	-	473796,2	-	-
1644	<u>11,475</u>	25096 skpd.	-	-	<u>931906</u>	-	-
1645	12,45	592 skpd.	-	-	23850,96	-	-
1646	14,8	200 skpd.	125 skpd.	0	9578,701	5986,688	0
1647	<u>35,4</u>	16745 skpd.	-	-	<u>1918242</u>	-	-
1648	56	9791 skpd.	-	-	1774312	-	-
1649	44,5	7118 skpd.	-	-	1025021	-	-
1650	43,8	-	-	-	-	-	-

1651	24	-	-	-	-	-	-
1652	22,5	-	-	-	-	-	-
1653	22,37	4739 skpd.	-	-	343058	-	-
1654	21,6	3063 skpd.	-	-	214099,5	-	-
1655	-	6123,5 skpd.	435,5 skpd.	1132 skpd.	-	-	-
1656	-	3923 skpd.	-	-	-	-	-
1657	-	2160 skpd.	-	-	-	-	-
1658	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

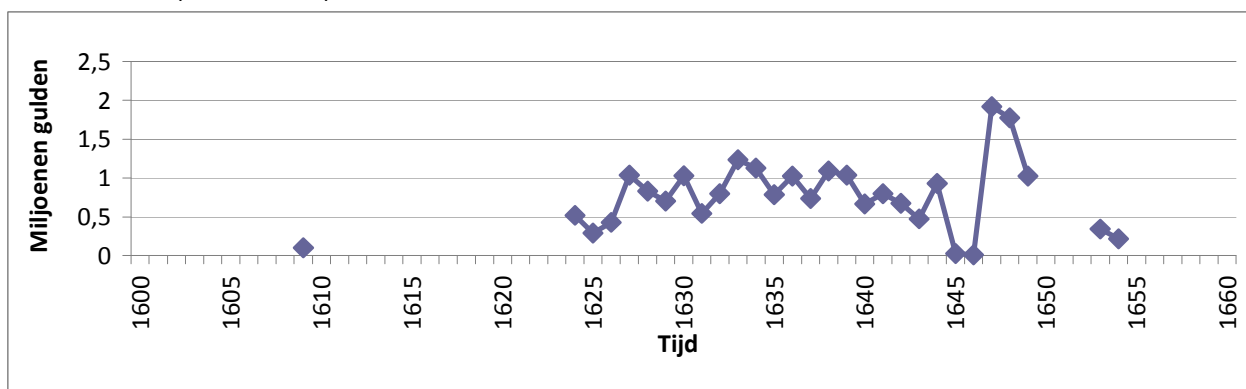
Naar: POSTHUMUS. Inquiry I. pp. 306-308 en BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.8.1: Hoeveelheid potas door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.8.2: Nominale waarde van de potas door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1600-1660)



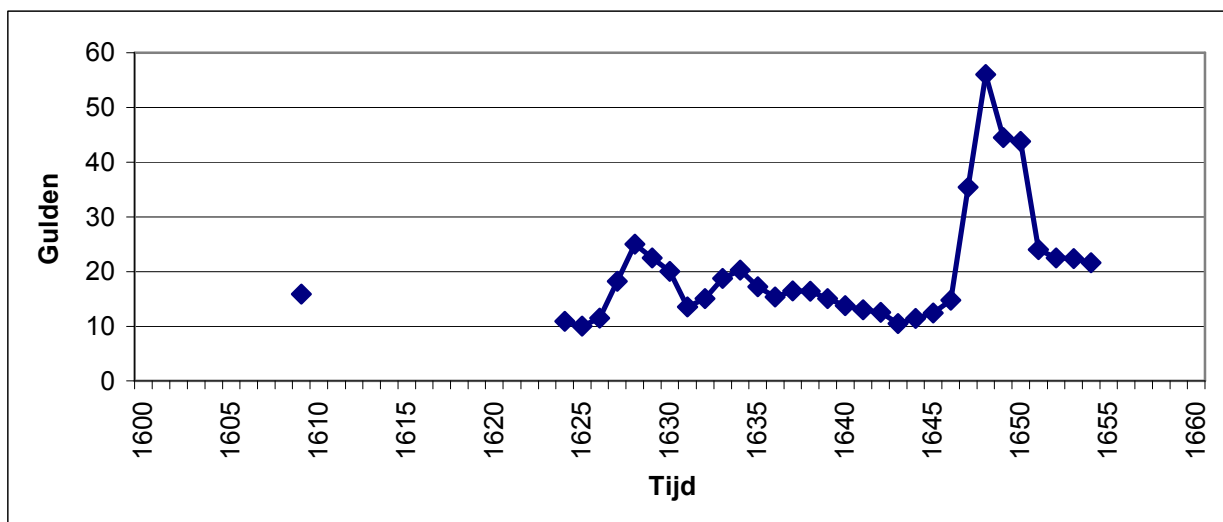
Bron: BANG. Tabeller II.

De gegeven handelsvolumes van potas mogen tot 1617 als onbetrouwbaar beschouwd worden, gezien de grote verandering ten gevolge van de beleidswijziging in 1618. Vanaf dat jaar kan men een stijgende trend waarnemen tussen de frequente en stabiele schommelingen door. De ontwikkeling na 1644 is niet eenduidig te omschrijven.

Het verloop van de nominale waarde van de handel in het product, kent echter een afwijkend verloop: de schommelingen van de hoeveelheid laten zich gelden, maar de tendens is doorheen de jaren 1630 en het begin van het daaropvolgende decennium eerder neerwaarts. Het kan dan ook lonen om het prijsverloop onder ogen te nemen (grafiek 2.8.3), waaruit blijkt dat de prijs van potas meer dan halveert tussen 1628 en 1643. Opvallend is echter vooral de forse prijsstijging vanaf 1646, die te wijten is aan verstoring door de Zweedse bezetting van Halland, waar potas gewonnen werd, tijdens de Torstenson Oorlog¹⁵⁴. Het hogere prijsniveau zet zich ook door in de waarde van de potashandel van de Republiek, in de gedaante van een korte maar stevige verrijzenis na bijna twee decennia van inkrimping.

Hollanders beheersen de handel in potas, terwijl Amsterdam zich maar in geringe mate laat zien.

Grafiek 2.8.3: Prijzen van de potas door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1600-1660)



Bron: POSTHUMUS. *Inquiry I*. pp. 306-308

¹⁵⁴ TORBRAND (Dagny). 'The Potash Companies in the Province of Blekinge at the Close of the Danish Era (1649-1656)'. In: *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography*, 47, 1965, pp. 56-69.

2.9 De berekening van de waarde van de haverhandel

De mud geldt als grondslag voor de prijszetting van haver in het kathedraalkapittel van Utrecht¹⁵⁵. Hoeveelheden zijn, zoals bij de andere granen, uitgedrukt in Deense lasten. Een Amsterdamse mud komt overeen met 111,5 liter¹⁵⁶, terwijl een læst 3060 liters bevatte¹⁵⁷. Dus kan men berekenen dat er 27,44 muds gaan in een læst. Na vermenigvuldiging met de prijs in gulden per mud, bekomen we in onderstaande tabel de waarde in gulden.

Een extrapolatie van de prijzen was enkel nodig voor het jaar 1619. Het cijfer voor dat jaar is hetzelfde als de twee omliggende jaren, en het constante verloop blijkt ook uit het cijferverloop van haver op de eerste septembermarktdagen¹⁵⁸. Cijfers voor de hoeveelheden moesten geraamd worden voor de jaren 1629, 1632, 1634 en 1645.

Tabel 2.9: de waarde van de Nederlandse haverhandel door de Sont

jaar	A Prijs in gulden per mud	B Hoeveelheid in læst Republiek	C Hoeveelheid in læst Holland	D Hoeveelheid in læst Amsterdam	E Waarde in gulden Republiek	F Waarde in gulden Holland	G Waarde in gulden Amsterdam
1580	1,56	-	-	-	-	-	-
1581	1,29	-	-	-	-	-	-
1582	1,62	-	-	-	-	-	-
1583	1,39	-	-	-	-	-	-
1584	1,34	-	-	-	-	-	-
1585	1,36	-	-	-	-	-	-
1586	1,23	-	-	-	-	-	-
1587	1,73	-	-	-	-	-	-
1588	1,65	-	-	-	-	-	-
1589	1,61	-	-	-	-	-	-
1590	1,64	77	-	-	3465,12	-	-
1591	2,09	625,5	-	-	35872,17	-	-
1592	1,24	139	-	-	4729,56	-	-
1593	1,61	574	-	-	25358,4	-	-
1594	1,98	580	-	-	31512,1	-	-
1595	2,45	973	662	883 [sic]	65412,84	44504,94	59362,32
1596	1,98	1122	-	-	60959,61	-	-
1597	2,92	408,5	-	-	32730,98	-	-
1598	1,97	2	-	-	108,11	-	-
1599	2,43	191	-	-	12735,73	-	-

¹⁵⁵ POSTHUMUS. *Inquiry II*. pp. 58-60.

¹⁵⁶ STARING. *De binnen- en buitenlandsche*, p 92.

S.n. 'Oude maten en gewichten'. op: [alles op een rij](http://www.allesopeenrij.nl/index.html?page=http://www.allesopeenrij.nl/lijsten/wetenschap/oudematen_gewichte),

<http://www.allesopeenrij.nl/index.html?page=http://www.allesopeenrij.nl/lijsten/wetenschap/oudematen_gewichte_n.html>, op 3 juli 2010.

¹⁵⁷ STARING. *De binnen- en buitenlandsche*, p 15.

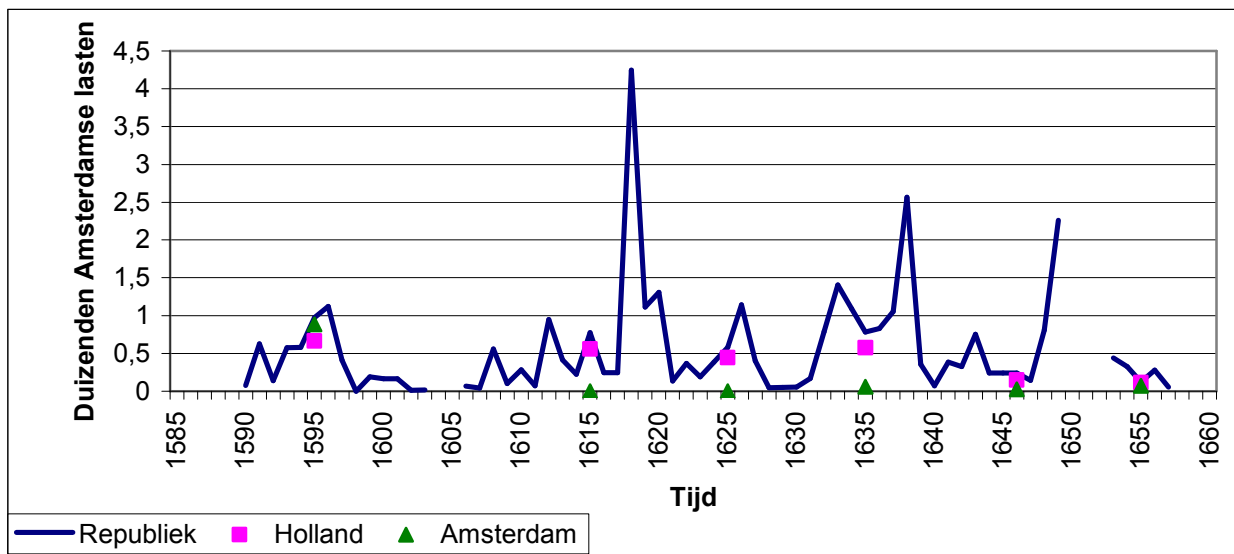
¹⁵⁸ POSTHUMUS. *Inquiry II*. pp. 58-60.

1600	2,2	164,5	-	-	9930,54	-	-
1601	1,91	164,5	-	-	8621,51	-	-
1602	1,5	12	-	-	493,92	-	-
1603	2,03	15	-	-	835,55	-	-
1604	1,59	-	-	-	-	-	-
1605	1,48	-	-	-	-	-	-
1606	1,65	68,5	-	-	3101,41	-	-
1607	1,65	41	-	-	1856,32	-	-
1608	2,42	558	-	-	37053,88	-	-
1609	2,16	100	-	-	5927,04	-	-
1610	1,88	282	-	-	14547,59	-	-
1611	2,03	73	-	-	4066,33	-	-
1612	2,36	948,5	-	-	61423,34	-	-
1613	1,9	416,5	-	-	21714,64	-	-
1614	1,53	226	-	-	9488,20	-	-
1615	2,11	772,5	557	0	44726,51	32249,41	0
1616	2,52	244	-	-	16872,31	-	-
1617	1,82	247	-	-	12335,38	-	-
1618	1,94	4247	-	-	226083,1	-	-
1619	<u>1,94</u>	1112	-	-	<u>59195,76</u>	-	-
1620	1,94	1308,5	-	-	69656,17	-	-
1621	1,56	136	-	-	5821,67	-	-
1622	2,03	369	-	-	20554,48	-	-
1623	2,07	190,5	-	-	10820,55	-	-
1624	2,98	384	-	-	31400,14	-	-
1625	2,96	580	443	0	47108,99	35981,52	0
1626	2,57	1142	-	-	80534,75	-	-
1627	2,03	403	-	-	22448,39	-	-
1628	2,23	48	-	-	2937,18	-	-
1629	3,03	<u>52,5</u>	-	-	<u>4365,02</u>	-	-
1630	2,91	57	-	-	4551,47	-	-
1631	2,88	171	-	-	13513,65	-	-
1632	2,46	<u>787,5</u>	-	-	<u>53158,14</u>	-	-
1633	2,55	1404	-	-	98240,69	-	-
1634	3,32	<u>1092,5</u>	-	-	<u>99527,62</u>	-	-
1635	2,44	781	575	60	52290,76	38498,32	4017,22
1636	2,55	829	-	-	58006,79	-	-
1637	2,43	1052	-	-	70146,52	-	-
1638	2,59	2568	-	-	182506,7	-	-
1639	1,9	357	-	-	18612,55	-	-
1640	1,9	73	-	-	3805,93	-	-
1641	2,61	384	-	-	27501,47	-	-
1642	2,32	327	-	-	20817,08	-	-
1643	2,43	753	-	-	50209,44	-	-
1644	2,4	242	-	-	15937,15	-	-
1645	2,6	<u>241,5</u>	-	-	<u>17229,58</u>	-	-

1646	2,24	241	146	24	14813,21	8973,98	1475,17
1647	1,93	142	-	-	7520,21	-	-
1648	2,39	807	-	-	52924,35	-	-
1649	3,06	2259	-	-	189680,1	-	-
1650	2,92	-	-	-	-	-	-
1651	-	-	-	-	-	-	-
1652	-	-	-	-	-	-	-
1653	2,59	440	-	-	31270,62	-	-
1654	2	326	-	-	17890,88	-	-
1655	1,61	123	113	72	5433,94	4992,16	3180,85
1656	-	280	-	-	-	-	-
1657	-	55	-	-	-	-	-
1658	2,58	-	-	-	-	-	-
1659	2,8	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-

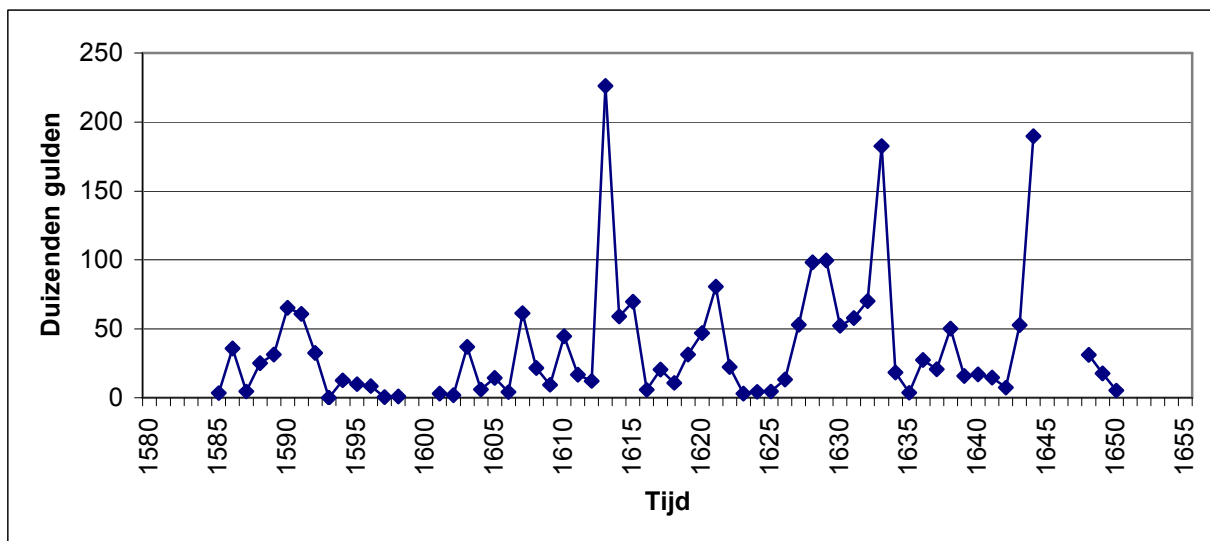
POSTHUMUS. Inquiry II. pp. 58-60.

Grafiek 2.9.1: Hoeveelheid haver door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: BANG. Tabeller II.

Grafiek 2.9.2: Nominale waarde van de haver door Nederlandse schepen getransporteerd door de Sont (1585-1660)



Bron: eigen berekeningen.

Het verloop van de nominale waarde wordt in grote mate bepaald door de sterke schommelingen in het handelsvolume. Deze zijn op zich erg groot, maar worden gerelativeerd wanneer we de hoeveelheden en waarden vergelijken met de overeenkomstige gegevens voor andere granen. Daarnaast valt, ook voor dit graangewas, de sterke toename op in 1618, dat maar liefst het zeventienvoudige bedraagt van de hoeveelheid in 1617. Het hogere niveau van geregistreerde hoeveelheden blijkt echter maar van korte duur. Wat de tendensen op middellange termijn betreft, bemerken we het hogere niveau voor de jaren 1630, opgevolgd door een veel lager volume in het volgende decennium. Verdere conjuncturele tendensen op middellange termijn zijn moeilijk waarneembaar.

De handel in haver was duidelijk een Hollandse zaak, met uitzondering van Amsterdam dat ook hier slechts kleine aandelen vertegenwoordigt. In het licht van eerdere bemerkingen heeft dat echter nog maar weinig relevantie.

2.10 De berekening van de waarde van de Oostzeehandel

Tabel 2.10.1 bevat de bekomen nominale waarden voor de negen producten, met hun totaal. Gezien de beperkte doorlopende beschikbaarheid van prijzen en hoeveelheden, werd teruggerepen naar de prijzen van tarwe, die voor de jaren 1624 tot 1627 geraamd werden op basis van het tienjaarlijks gemiddelde van de daaropvolgende periode. Ook de prijzen van haring in 1653 en 1654 werden geëxtrapoleerd op basis van die van 1645-1649. Zij werden gebruikt als basis voor de overeenkomstige waarden in onderstaande tabel. Alle cijfers

werden afgerond tot op de gulden. Een gelijkaardige bewerking werd uitgevoerd voor Holland en voor Amsterdam. Het resultaat daarvan is te vinden in tabel 2.10.2.

Tabel 2.10.1: de nominale en reële waarde van de Sonthandel van de Republiek, in gulden

Jaar	A ZOUT	B HARING	C TARWE	D ROGGE	E HENNEP	F VLAS	G GERST	H POTAS	I HAVER	J TOTAAL nominaal in gulden	K TOTAAL Reëel, gulden van 1721-1745
1585	-	-	-	-	-	-	5848	-	-	5848	-
1586	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1587	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1588	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1589	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1590	-	-	-	-	-	-	-	-	3465	3465	-
1591	-	-	348750	-	-	-	-	-	35872	384622	-
1592	-	-	334809	-	-	-	-	-	4730	339539	-
1593	-	-	362287	-	-	-	-	-	25358	387645	-
1594	-	-	-	-	-	-	-	-	31512	31512	-
1595	-	-	-	-	-	-	-	-	65413	65413	-
1596	-	-	-	-	-	-	-	-	60960	60960	-
1597	-	-	-	6658408	-	-	-	-	32731	6691139	-
1598	-	-	-	7523297	-	-	-	-	108	7523405	-
1599	-	-	-	4066344	-	-	-	-	12736	4079079	-
1600	-	-	-	4230898	-	-	-	-	9931	4240829	-
1601	-	-	-	4101616	-	-	-	-	8622	4110238	-
1602	-	-	-	2518523	-	-	-	-	494	2519017	-
1603	-	-	-	3987940	-	-	-	-	836	3988775	-
1604	-	-	-	2460160	-	-	-	-	-	2460160	-
1605	-	-	-	2271352	-	-	-	-	-	2271352	-
1606	-	-	-	2068539	-	-	-	-	3101	2071641	-
1607	-	-	-	3508922	-	-	-	-	1856	3510778	-
1608	-	-	-	8632891	-	-	-	-	37054	8669945	-
1609	4677460	-	-	4272989	198495	225690	-	100305	5927	9480866	-
1610	-	-	-	2927327	-	-	-	-	14548	2941874	-
1611	-	-	-	2896136	-	-	-	-	4066	2900202	-
1612	-	-	-	4932431	-	-	-	-	61423	4993854	-
1613	-	-	-	3229978	-	-	-	-	21715	3251693	-
1614	-	-	-	5574774	-	-	-	-	9488	5584263	-
1615	-	-	-	2998861	-	-	-	-	44727	3043587	-
1616	-	-	-	3095388	-	-	-	-	16872	3112260	-
1617	-	-	-	4006351	-	-	-	-	12335	4018686	-
1618	-	-	-	9124986	-	-	-	-	226083	9351069	-

1619	-	-	-	7070869	-	-	-	-	59196	11060187	-
1620	-	-	-	5472505	-	-	-	-	69656	5542161	4398541
1621	-	-	-	5825210	-	-	-	-	5822	5831032	4627803
1622	-	-	-	6349527	-	-	-	-	20554	6370081	5055620
1623	-	-	-	5614201	-	-	-	-	10821	5625021	4464303
1624	2277839	1368627	646789	3775163	527965	572607	182504	519181	31400	9902075	7858790
1625	1403790	1309263	876738	3368491	300190	478079	217110	286925	47109	8287694	6424569
1626	2514195	608041	925165	5405186	457422	533251	264111	427595	80535	11215500	8694186
1627	1741678	564063	803324	2962260	463911	783847	321904	1039832	22448	8703267	6746718
1628	925836	706229	343649	2055363	123620	785855	304229	830693	2937	6078411	4711947
1629	3293585	777949	191325	1276315	1148946	572528	313486	705948	4365	8284447	6422052
1630	1209529	935733	244499	1935030	867950	752507	153192	1031121	4551	7134113	5245671
1631	1692717	682206	1346335	6170098	709715	1233874	255500	544441	13514	12648399	9300293
1632	1561227	659717	1441474	4481274	743911	1194446	245122	796968	53158	11177298	8218601
1633	1217454	890055	1500517	4468885	896254	914784	264474	1234087	98241	11484750	8444669
1634	1445959	971299	1660990	5594229	1146209	606862	313810	1128704	99528	12967590	9534993
1635	1459892	982170	1544066	5925128	1081046	251791	367361	787618	52291	12451361	9577970
1636	1313189	1272646	1700607	5242304	765229	539246	85832	1025171	58007	12002232	9232486
1637	1306391	844545	1225190	3005931	418982	791220	1506702	737649	70147	9906757	7620582
1638	2301948	1262035	1439714	4330095	237519	1108810	1542073	1089736	182507	13494436	10380335
1639	2113174	1331774	2172607	4922506	612170	1083537	920013	1036460	18613	14210853	10931425
1640	1848407	773436	2445600	5350515	242722	543926	903549	666111	3806	12778071	9395640
1641	1889584	897639	2651077	6119655	357620	513074	1288355	799929	27501	14544435	10694438
1642	2035726	1510570	2425470	4114288	297761	507197	1353477	675362	20817	12940670	9515199
1643	1584085	1211049	3482838	6313213	738045	298624	1625694	473796	50209	15777553	11601142
1644	1167017	1446338	2886860	8193295	391198	386229	1199930	931906	15937	16618710	12219640
1645	35091	31912	15995	66770	7000	9155	35578	23851	17230	242612	178391
1646	1317854	891131	1741163	3295046	783374	395261	759000	9579	14813	9207220	6770014
1647	1991034	1136975	3152957	4606307	680756	505565	702269	1918242	7520	14701625	10810018
1648	1346144	1110362	5226975	6788743	506388	706601	720627	1774312	52924	18233076	13406674
1649	1386388	880685	4036595	15390245	1022837	560274	1096682	1025021	189680	25588407	18815005
1650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1651	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1652	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1653	24667	3976574	670773	2711940	647836	281808	303729	343058	31271	8991655	6377060
1654	2668931	1088083	1611969	4196727	397883	2754794	434962	214100	17891	13385340	9493149
1655	-	-	-	5059072	-	-	-	-	5434	5064506	-
1656	-	-	-	3983204	-	-	-	-	-	3983204	-
1657	843517	-	-	2327908	-	-	-	-	-	3171425	-
1658	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1659	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1660	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 2.10.2: de nominale en reële waarde van de Sonthandel van Holland en Amsterdam, in gulden

Jaar	Nominale waarde Holland	Nominale waarde Amsterdam	Index van de gulden (basisperiode 1721-1745)	Reële waarde Holland	Reële waarde Amsterdam
1625	6576010	90624,05	129	5097682	70251,2
1635	9881968	448356,3	130	7601514	344889,5
1646	6609290	318812,3	136	4859772	234420,8

3. Bijlagen bij hoofdstuk 4

Bijlage 3.1: Verhandelde goederen en retouren van de VOC

Jaar	A Verhandelde goederen, in Nederlandse gulden	B Retouren in Nederlandse gulden, vanaf 1661 in Indische gulden	C Retouren in Nederlandse gulden
1640	8998622		<u>2116411</u>
1641	6536414	6585480	<u>1537317</u>
1642	12465316		<u>2931752</u>
1643	8437493	3227882	3227882
1644	7505725	2070667	2070667
1645	6555268	2881126	2881126
1646	8695083	2628853	2628853
1647	8313649	1968065	1968065
1648	6232876	2149508	2149508
1649	5480475	2230067	2230067
1650	7148731	1955865	1955865
1651	8215102	2699991	2699991
1652	8106824	2811243	2811243
1653	9499539		<u>2723679</u>
1654	7602000	10303299	<u>2179623</u>
1655	7890126		<u>2262233</u>
1656	10943766		<u>3137764</u>
1657	7268085	5804051	<u>2492109</u>
1658	9659076		<u>3311942</u>
1659	7913829	1726552	1726552
1660	12414944	3249988	3249988
1661	8966762	2133791	1707033

1662	7205191		<u>1913889</u>
1663	10239295	7443990	<u>2719827</u>
1664	10579795		<u>2810273</u>
1665	7630481	3421926	<u>1735430</u>
1666	7415325		<u>1686496</u>
1667	8094069	2355657	1884526
1668	9064328	3141643	2513314
1669	10645257	4001681	3201345
1670	13992189	5009390	4007512
1671	13077311	5146320	4117056
1672	3797009	3977041	3181633
1673	7970181	2085641	<u>1005816</u>
1674	8556638		<u>1079825</u>
1675	11718087	3878781	3103025
1676	9728676	4127657	3302126
1677	7102827	2577483	2061986
1678	6318129	2459538	1967630
1679	9012748	3844977	3075982
1680	8859944	3410678	2728542
1681	9328429	5105363	4084290
1682	9666661	2987190	2389752
1683	8192924	7922325	<u>3510166</u>
1684	10298228		<u>4412159</u>
1685	9740181	4619537	3695630
1686	11500224	5111518	4089214
1687	13121437	5630940	4504752
1688	11913819	4277722	3422178
1689	11841925	3319268	2655414
1690	10133446	2693094	2154475
1691	12118689	2604724	2083779
1692	11029442	3085621	2468497
1693	11988319	3303248	2642598
1694	10306565	2990908	2392726
1695	14945119	5179632	4143706
1696	12472919	3532244	2825795
1697	15508064	4424661	3539729
1698	15385680	5757120	4605696
1699	13475209	4773506	3818805
1700	13346168	5300812	4240650
1701	12917627	6292966	5034373
1702	13662545	6726036	5380829
1703	13789321	6177446	4941957
1704	14054224	5382196	4305757

1705	14338564	4603357	3682686
1706	14366451	4712985	3770388
1707	14297210	4250218	3400174
1708	13657454	4711945	3769556
1709	15065822	5477419	4381935
1710	15615026	5723875	4579100
1711	13532008	4895923	3916738
1712	15314709	6111822	4889458
1713	14625514	4401431	3521145
1714	16117932	5260127	4208102
1715	17259560	7788387	6230710
1716	16839578	6825290	5460232
1717	17856908	6986624	5589299
1718	16939465	6776766	5421413
1719	19597874	8281793	6625434

Naar: DE KORTE. De jaarlijkse. bijlage 9.

Bijlage 3.2: Berekening van de cargazoenen in Oost-Indië, afgerond in gulden

boekjaar	A Retouren exclusief kosten	B Retouren inclusief kosten	C Equipage- kosten	D Jaarlijks aandeel in totaal van periodieke equipagekosten	E Cargazoenen
1640-1641	1537317	1632345	<u>6640153</u>	10,351%	1899207
1641-1642	2931752	3112976	<u>6640153</u>	10,351%	1899207
1642-1643	3227882	3427411	6758883	10,536%	1933166
1643-1644	2070667	2198664	8353155	13,022%	2389157
1644-1645	2881126	3059221	6556895	10,222%	1875394
1645-1646	2628853	2791353	5875969	9,16%	1680636
1646-1647	1968065	2089719	5655862	8,817%	1617681
1647-1648	2149508	2282378	5980435	9,323%	1710515
1648-1649	2230067	2367917	<u>5959947</u>	9,109%	1671203
1649-1650	1955865	2076765	<u>5959947</u>	9,109%	1671203
Totalen:		25038750			18347370
1650-1651	2699991	2866889	<u>5959947</u>	8,27%	2044849
1651-1652	2811243	2985018	5859688	8,294%	2050693
1652-1653	2723679	2892041	6343803	8,979%	2220117
1653-1654	2179623	2314354	7097605	10,046%	2483922
1654-1655	2262233	2402071	7899412	11,181%	2764528
1655-1656	3137764	3331722	8608479	12,184%	3012677
1656-1657	2492109	2646157	8033939	11,371%	2811608
1657-1658	3311942	3516667	7103401	10,054%	2485951
1658-1659	1726552	1833277	6074629	8,598%	2125915
1659-1660	3249988	3450884	7787594	11,023%	2725395

Totalen:		28239081			25415831
1660-1661	1707033	1812552	6264679	9,045%	1667188
1661-1662	1913889	2032195	8509964	12,287%	2264715
1662-1663	2719827	2887952	7612552	10,991%	2025891
1663-1664	2810273	2983988	7060069	10,193%	1878861
1664-1665	1735430	1842704	7619207	11,001%	2027662
1665-1666	1686496	1790746	6512004	9,402%	1733007
1666-1667	1884526	2001016	7557439	10,911%	2011224
1667-1668	2513314	2668673	7767160	11,214%	2067036
1668-1669	3201345	3399233	10358418	14,956%	2756634
Totalen:		21419059			18432218
1669-1670	4007512	4255233	9962440	10,558%	2716044
1670-1671	4117056	4371549	7408009	7,851%	2019633
1671-1672	3181633	3378303	8042724	8,523%	2192675
1672-1673	1005816	1067990	8440686	8,945%	2301170
1673-1674	1079825	1146574	5970759	6,328%	1627798
1674-1675	3103025	3294836	4863855	5,155%	1326025
1675-1676	3302126	3506244	8688494	9,208%	2368730
1676-1677	2061986	2189447	8960247	9,496%	2442817
1677-1678	1967630	2089258	9553385	10,124%	2604524
1678-1679	3075982	3266121	8277794	8,773%	2256761
1679-1680	2728542	2897205	5953366	6,309%	1623056
1680-1681	4084290	4336758	8238865	8,731%	2246148
Totalen:		35799516			25725382
1681-1682	2389752	2537473	8030878	11,505%	3122540
1682-1683	3510166	3727144	8738099	12,518%	3397519
1683-1684	4412159	4684894	7711769	11,048%	2998465
1684-1685	3695630	3924072	7902883	11,322%	3072773
1685-1686	4089214	4341986	9342818	13,384%	3632644
1686-1687	4504752	4783210	9213639	13,199%	3582417
1687-1688	3422178	3633717	9101201	13,038%	3538699
1688-1689	2655414	2819557	9762741	13,986%	3795917
Totalen:		30452052			27140973
1689-1690	2154475	2287652	9084777	34,279%	3469395
1690-1691	2083779	2212586	8679884	32,751%	3314770
1691-1692	2468497	2621085	8737656	32,969%	3336833
Totalen:		7121324			10120998
1692-1693	2642598	2805949	8056246	15,708%	3680834
1693-1694	2392726	2540631	11020009	21,487%	5034953
1694-1695	4143706	4399846	10718641	20,899%	4897261
1695-1696	2825795	3000470	10275190	20,035%	4694651
1696-1697	3539729	3758534	11217275	21,871%	5125083

1697-1698	4605696	4328070	11153469	-	7399554
1698-1699	3818805	4283994	8863991	-	7575984
1699-1700	4240650	4252931	15054157	-	9474675
Totalen:		29370425			23432782
1700-1701	-	-	-	-	7759095
1701-1702	-	-	-	-	6153595
1702-1703	-	-	-	-	6645574
1703-1704	-	-	-	-	7141387
1704-1705	-	-	-	-	6110587
1705-1706	-	-	-	-	7933987
1706-1707	-	-	-	-	6789018
1707-1708	-	-	-	-	12818904
1708-1709	-	-	-	-	8985430
1709-1710	-	-	-	-	7514319
1710-1711	-	-	-	-	8091121
1711-1712	-	-	-	-	9169080
1712-1713	-	-	-	-	7798338
1713-1714	-	-	-	-	6478640
1714-1715	-	-	-	-	8706434
1715-1716	-	-	-	-	10888625
1716-1717	-	-	-	-	5405010
1717-1718	-	-	-	-	10369995
1718-1719	-	-	-	-	5951230

Naar: DE KORTE. De jaarlijkse. bijlagen 1 en 8.

Bijlage 3.3: De waarde van de Aziatische handel voor de Verenigde Provinciën, afgerond in gulden.

Jaar	A verhandelde goederen	B Carga- zoenen	C Republiek nominaal	D Holland nominaal	E Amsterdam nominaal	F Republiek, reëel (gulden van 1721)	G Holland Reëel (gulden van 1721)	H Amsterdam reëel (gulden van 1721)
1640	8998622	1926142	10924764	8193573	5462382	8032915	6024686	4016457
1641	6536414	2380477	8916891	6687668	4458445	6556537	4917403	3278269
1642	12465316	1868580	14333896	1075042	7166948	10539629	7904722	5269815
1643	8437493	1674530	10112023	7584017	5056011	7435311	5576483	3717655
1644	7505725	1611804	9117529	6838147	4558764	6704065	5028049	3352033
1645	6555268	1704301	8259569	6194676	4129784	6073212	4554909	3036606
1646	8695083	1698462	10393545	7795159	5196772	7642312	5731734	3821156
1647	8313649	1698462	10012111	7509083	5006055	7361846	5521385	3680923
1648	6232876	2082333	8315209	6236407	4157605	6114124	4585593	3057062
1649	5480475	2047304	7527779	5645834	3763889	5535132	4151349	2767566
1650	7148731	2216448	9365179	7023884	4682589	6641971	4981478	3320985

1651	8215102	2479817	10694919	8021189	5347460	7585049	5688787	3792525
1652	8106824	2759959	10866783	8150087	5433391	7706938	5780204	3853469
1653	9499539	3007698	12507237	9380428	6253619	8870381	6652786	4435190
1654	7602000	2806961	10408961	7806721	5204480	7382242	5536681	3691121
1655	7890126	2481842	10371968	7778976	5185984	-	-	-
1656	10943766	2122402	13066168	9799626	6533084	-	-	-
1657	7268085	2720891	9988976	7491732	4994488	-	-	-
1658	9659076	1667188	11326264	8494698	5663132	-	-	-
1659	7913829	2264715	10178544	7633908	5089272	-	-	-
1660	12414944	2025891	14440835	10830626	7220417	10389090	7791817	5194545
1661	8966762	1878861	10845623	8134217	5422812	7802607	5851955	3901303
1662	7205191	2027662	9232853	6924640	4616426	6642340	4981755	3321170
1663	10239295	1733007	11972302	8979227	5986151	8613167	6459875	4306584
1664	10579795	2011224	12591019	9443264	6295509	9058287	6793715	4529143
1665	7630481	2067036	9697517	7273138	4848758	7696442	5772331	3848221
1666	7415325	2756634	10171959	7628970	5085980	8072984	6054738	4036492
1667	8094069	2716044	10810113	8107584	5405056	8579454	6434591	4289727
1668	9064328	2019633	11083961	8312971	5541981	8796795	6597596	4398397
1669	10645257	2192675	12837932	9628449	6418966	10188835	7641626	5094417
1670	13992189	2301170	16293359	12220020	8146680	13807932	10355949	6903966
1671	13077311	1627798	14705109	11028832	7352555	12461957	9346468	6230978
1672	3797009	1326025	5123034	3842275	2561517	4341554	3256166	2170777
1673	7970181	2368730	10338911	7754183	5169455	8761789	6571342	4380894
1674	8556638	2442817	10999455	8249592	5499728	9321572	6991179	4660786
1675	11718087	2604524	14322611	10741958	7161305	12454444	9340833	6227222
1676	9728676	2256761	11985437	8989078	5992719	10422119	7816590	5211060
1677	7102827	1623056	8725883	6544413	4362942	7587725	5690794	3793862
1678	6318129	2246148	8564277	6423208	4282139	7447198	5585398	3723599
1679	9012748	3122540	12135288	9101466	6067644	10552424	7914318	5276212
1680	8859944	3397519	12257463	9193097	6128732	11900450	8925337	5950225
1681	9328429	2998465	12326894	9245170	6163447	11967858	8975893	5983929
1682	9666661	3072773	12739434	9554576	6369717	12368383	9276287	6184191
1683	8192924	3632644	11825568	8869176	5912784	11481134	8610850	5740567
1684	10298228	3582417	13880645	10410484	6940322	13476354	10107266	6738177
1685	9740181	3538699	13278880	9959160	6639440	11962955	8972216	5981478
1686	11500224	3795917	15296141	11472106	7648070	13780307	10335230	6890154
1687	13121437	3469395	16590832	12443124	8295416	14946695	11210022	7473348
1688	11913819	3314770	15228589	11421442	7614294	13719450	10289587	6859725
1689	11841925	3336833	15178758	11384068	7589379	13674556	10255917	6837278
1690	10133446	3680834	13814280	10360710	6907140	9461836	7096377	4730918
1691	12118689	5034953	17153642	12865232	8576821	11749070	8811803	5874535
1692	11029442	4897261	15926703	11945027	7963351	10908700	8181525	5454350
1693	11988319	4694651	16682970	12512228	8341485	11426692	8570019	5713346

1694	10306565	5125083	15431648	11573736	7715824	10569622	7927216	5284811
1695	14945119	7399554	22344673	16758505	11172337	-	-	-
1696	12472919	7575984	20048903	15036677	10024452	-	-	-
1697	15508064	9474675	24982739	18737054	12491370	-	-	-
1698	15385680	7822378	23208058	17406044	11604029	-	-	-
1699	13475209	7430027	20905236	15678927	10452618	-	-	-
1700	13346168	7759095	21105263	15828947	10552632	17587719	13190789	8793860
1701	12917627	6153595	-	-	-	-	-	-
1702	13662545	6645574	-	-	-	-	-	-
1703	13789321	7141387	-	-	-	-	-	-
1704	14054224	6110587	-	-	-	-	-	-
1705	14338564	7933987	-	-	-	-	-	-
1706	14366451	6789018	-	-	-	-	-	-
1707	14297210	12818904	-	-	-	-	-	-
1708	13657454	8985430	-	-	-	-	-	-
1709	15065822	7514319	-	-	-	-	-	-
1710	15615026	8091121	-	-	-	-	-	-
1711	13532008	9169080	-	-	-	-	-	-
1712	15314709	7798338	-	-	-	-	-	-
1713	14625514	6478640	-	-	-	-	-	-
1714	16117932	8706434	-	-	-	-	-	-
1715	17259560	10888625	-	-	-	-	-	-
1716	16839578	5405010	-	-	-	-	-	-
1717	17856908	10369995	-	-	-	-	-	-
1718	16939465	5951230	-	-	-	-	-	-

Naar: DE KORTE. De jaarlijkse. bijlage 9 en POSTHUMUS. Nederlandsche prijsgeschiedenis l. p. cv.

4. Bijlagen bij hoofdstuk 5

Bijlage 4.1: Het aandeel van de VOC in de totale handelsstromen

Jaar	A Totale nominale handel, exclusief de WIC, in gulden			B Totale reële handel, exclusief de WIC, in gulden			C Aandeel van de VOC in de totale handel		
	1 Republiek	2 Holland	3 Amsterdam	1 Republiek	2 Holland	3 Amsterdam	1 Republiek	2 Holland	3 Amsterdam
1640	154804709	-	61259255	113826992	-	45043570	7,06%	-	8,92%
1641	167505590	-	67517888	123165875	-	49645506	5,32%	-	6,60%
1642	173402422	-	71032174	127501781	-	52229540	8,27%	-	10,09%
1643	175665217	-	77257205	129165601	-	56806768	5,76%	-	6,54%
1644	159101615	-	64694161	116986482	-	47569236	5,73%	-	7,05%
1645	147486025	-	61522609	108445607	-	45237212	5,60%	-	6,71%
1646	156087516	-	70092174	114770232	-	51538363	6,66%	-	7,41%
1647	167983354	-	72973292	123517172	-	53656832	5,96%	-	6,86%
1648	173670807	-	79406211	127699123	-	58386920	4,79%	-	5,24%
1649	137021553	-	79689814	100751142	-	58595451	5,49%	-	4,72%
1650	146794099	-	77100373	104109290	-	54681115	6,38%	-	6,07%
1651	133283913	-	70254845	94527598	-	49826131	8,02%	-	7,61%
1652	128081597	-	67247815	90838012	-	47693486	8,48%	-	8,08%
1653	96667479	-	44483782	68558496	-	31548781	12,94%	-	14,06%
1654	143488151	-	75860924	101764646	-	53802074	7,25%	-	6,86%
1655	142970084	-	71672017	-	-	-	7,26%	-	7,24%
1656	163461429	-	78829664	-	-	-	7,99%	-	8,29%
1657	141731345	-	67031597	-	-	-	7,05%	-	7,45%
1658	139939328	-	66151429	-	-	-	8,09%	-	8,56%
1659	147662185	-	70382269	-	-	-	6,89%	-	7,23%
1660	172121176	-	89003782	123828185	-	64031497	8,39%	-	8,11%
1661	151333613	-	77306387	108873103	-	55616105	7,17%	-	7,02%
1662	151509496	-	81603445	108999637	-	58707515	6,09%	-	5,66%
1663	157706975	-	81978235	113458255	-	58977148	7,59%	-	7,30%
1664	127654034	-	60109160	91837434	-	43244000	9,86%	-	10,47%
1665	80098991,6	42336975	31171429	63570628	33600774	24739229	12,11%	17,18%	15,56%
1666	90059327,7	53685316	41143193	71475657	42607394	32653328	11,29%	14,21%	12,36%
1667	109720672	71922269	52185210	87079899	57081166	41416833	9,85%	11,27%	10,36%
1668	167881008	119746723	85820504	133238896	95037081	68111511	6,60%	6,94%	6,46%
1669	140752857	110877647	78174874	111708617	87998133	62043551	9,12%	8,68%	8,21%
1670	139311092	106323740	72109076	118060248	90104865	61109386	11,70%	11,49%	11,30%
1671	136964370	110324123	76798655	116071500	93495020	65083606	10,74%	10,00%	9,57%
1672	66809620,5	41578528	30675882	56618322	35236041	25996510	7,67%	9,24%	8,35%
1673	76370376,8	43880000	30562689	64720658	37186441	25900584	13,54%	17,67%	16,91%
1674	118188914	85484874	61839916	100160097	72444808	52406708	9,31%	9,65%	8,89%

1675	120420650	-	59875630	104713609	-	52065765	11,89%	-	11,96%
1676	-	-	53451429	-	-	46479503	-	-	11,21%
1677	-	-	62055630	-	-	53961418	-	-	7,031%
1678	-	-	55618151	-	-	48363610	-	-	7,70%
1679	-	-	65402773	-	-	56871977	-	-	9,28%
1680	-	-	64239916	-	-	62368850	-	-	9,54%
1681	-	-	86959160	-	-	84426369	-	-	7,09%
1682	-	118795714	91003529	-	115335645	88352941	-	8,04%	7,00%
1683	-	122080773	89247574	-	118525022	86648130	-	7,27%	6,63%
1684	-	126152416	91147297	-	122478074	88492522	-	8,25%	7,61%
1685	-	130119772	97332909	-	117225020	87687306	-	7,65%	6,82%
1686	-	141412310	110819363	-	127398477	99837264	-	8,11%	6,90%
1687	-	156845097	123275484	-	141301889	111058995	-	7,93%	6,73%
1688	-	157159469	118291573	-	141585107	106568985	-	7,27%	6,44%
1689	-	127441959	93066930	-	114812576	83844081	-	8,93%	8,16%
1690	-	123321254	95706596	-	84466612	65552463	-	8,40%	7,22%
1691	-	146913871	106342127	-	100625939	72837073	-	8,76%	8,07%
1692	-	145936388	114480358	-	99956430	78411204	-	8,19%	6,96%
1693	-	157634949	130579785	-	107969143	89438209	-	7,94%	6,39%
1694	-	138465028	110605892	-	94839060	75757460	-	8,36%	6,98%
1695	-	154690410	123203493	-	-	-	-	10,83%	9,07%
1696	-	122609330	88412751	-	-	-	-	12,26%	11,34%
1697	-	135810524	97462594	-	-	-	-	13,80%	12,82%
1698	-	190006316	144881648	-	-	-	-	9,16%	8,01%
1699	-	182787703	144296019	-	-	-	-	8,58%	7,24%
1700	-	155905138	117944876	-	129920948	98287397	-	10,15%	8,95%

Tabel 4.2: Het aandeel van de Sonthandel in de totale handelsstromen

Jaar	A Nominale waarde van de Sonthandel van de Republiek, in gulden	B Nominale waarde van de totale handel van de Republiek, excl. WIC, in gulden	C Aandeel van de Sonthandel in het totaal
1624	9902075	123699689	8,00%
1625	8287694	95237080	8,70%
1626	11215500	88345465	12,7%
1627	8703267	94733478	9,19%
1628	6078411	104101801	5,84%
1629	8284447	118665279	6,98%
1630	7134113	120200000	5,94%

1631	12648399	129027018	9,80%
1632	11177298	<u>119664226</u>	9,34%
1633	11484750	124965093	9,19%
1634	12967590	137181366	9,45%
1635	12451361	<u>144917391</u>	8,59%
1636	12002232	-	-
1637	9906757	-	-
1638	13494436	-	-
1639	14210853	<u>152722709</u>	9,31%
1640	12778071	<u>154804709</u>	8,25%
1641	14544435	167505590	8,68%
1642	12940670	173402422	7,46%
1643	15777553	175665217	8,98%
1644	16618710	159101615	10,45%
1645	242612	147486025	0,16%
1646	9207220	156087516	5,90%
1647	14701625	167983354	8,75%
1648	18233076	173670807	10,50%
1649	25588407	137021553	18,67%
1650	-	-	-
1651	-	-	-
1652	-	-	-
1653	6001328	4256261	6,21%
1654	11000764	7801960	7,67%

