

# Structuur en conjunctuur in de handel van de Republiek op de Oostzee in de zeventiende eeuw: Zweden en Elbing als voorbeelden

*J.Th. Lindblad*

Weinig boeken hebben in recente jaren zo veel stof doen opwaaien in de gelederen der vaderlandse economisch-historici als Israels *Dutch primacy in world trade*.<sup>1</sup> De reden daarvoor is eenvoudig. Niet alleen durft Israel als eerste een totaalvisie te bieden op de achtergronden van het commerciële succes van de Republiek in de Gouden Eeuw. Tegelijkertijd trekt hij ook ten strijde tegen het primaat van de economische krachten als grondslag van de historische ontwikkeling. Israel brengt de 'success story' van de zeventiende-eeuwse Republiek onder in zeven opeenvolgende fasen van steeds veranderende omstandigheden en pleit voor een in ieder geval gedeeld primaat van economie en politiek als verklarende variabelen. Op beide fronten ontmoet hij, naast terecht lof, ook tegenvuur.

De kritiek op Israels *magnum opus* is van uiteenlopende aard geweest. Hem is verweten dat hij met statistische gegevens heeft gegooseld, de tabellen op een inconsequente wijze presenteert en ook nog belangrijke literatuur heeft verwaarloosd.<sup>2</sup> Hoewel het stimulerende van Israels provocerende stellingen telkenmale onderkend wordt, hebben de sterke neiging tot periodisering en de behoefte Braudel aan te vallen argwaan gewekt onder kritische vakgenoten.<sup>3</sup>

Deze bijdrage beoogt niet een eindoordeel te vellen in dit debat; hiervoor kan alleen meer primair onderzoek in de toekomst zorgen. Wél wordt getracht één centraal facet van Israels betoog nader te bezien, te weten zijn bewering dat de handel op de Oostzee, de befaamde 'moedernegotie', niet bepalend was voor het Hollandse primaat in de internationale handel gedurende de zeventiende eeuw.

Volgens de Braudelliaanse traditie ontleende de Republiek haar vooraanstaande positie in de wereldhandel aan haar dominantie in het vervoer van grote hoeveelheden granen en grondstoffen van het Oostzeegebied naar Zuid- en West-Europa, de 'bulk trade' bij uitstek. Dit vervoer stagneerde vanaf het midden van de zeventiende eeuw, waardoor het logischerwijs snel gedaan was met het Hollandse primaat. Volgens Israel is men hierbij geneigd de betekenis van de 'bulk trade' te overdrijven en het belang van de handel in hoogwaardige consumptie- en luxegoederen te onderschatten. In zijn optiek lagen *beide* ten grondslag aan het Hollandse primaat.<sup>4</sup> De centrale vraag van deze bijdrage is of we de handel op de Oostzee in de Gouden Eeuw inderdaad aan een herwaardering moeten onderwerpen. Was zij de ware 'moedernegotie' of vormde ze slechts een aardige aanvulling op de 'rich trades'?

In tweeërlei opzicht tracht deze bijdrage iets nieuws toe te voegen aan de discussie die over Israëls visie is losgebarsten. Ten eerste wordt expliciet en nadrukkelijker dan voorheen het onderscheid tussen de begrippen structuur en conjunctuur gebezigd; dit bevordert een meer systematische reflectie op het betoog van Israël. Ten tweede vindt een toetsing plaats aan de hand van recente bevindingen uit lopend onderzoek betreffende twee afzonderlijke bestemmingen in de handel op de Oostzee, te weten Zweden en Elbing: twee sterk verschillende handelspartners die gezegend zijn met nogal wat primair materiaal.

## Structuur

Onder 'structuur' kunnen we vele dingen verstaan. We denken bij dit begrip al gauw aan Braudels onderste laag, de haast permanente gesteldheid van maatschappijen. Maar we denken ook aan de seculaire trend, de beweging op de zeer lange termijn, die in de beste Braudelliaanse traditie gerelateerd wordt aan het drie-lagen-schema van de Franse meester; in de vaderlandse historiografie zozeer zelfs dat hieraan de complexe opbouw van de 'Nieuwe tijd'-delen van de *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* is ontleend.<sup>5</sup> De seculaire trend is voor onze doeleinden van bijzonder belang omdat de gevestigde geschiedschrijving betreffende de Republiek de omslag van expansie naar achteruitgang laat samenvallen met Braudels '*renversement de la tendance séculaire*' omstreeks 1650.<sup>6</sup>

In de economische theorie van de internationale handel wordt het begrip 'structuur' gebruikt ter aanduiding van de samenstelling van handelsstromen, naar producten of handelspartners, afhankelijk van de doeleinden van de analyse. De produktsgewijze samenstelling is bruikbaar wanneer een onderscheid moet worden aangebracht tussen structuur en concurrentie; hierbij wordt een feitelijke verandering vergeleken met een mogelijke gebaseerd op een gelijkblijvende structuur. In een meer gecompliceerde aanpak kunnen beide soorten samenstelling tegelijkertijd dienen om hypothetische gevallen te formuleren, die dan met het feitelijk gebeurde worden vergeleken teneinde voorspelbare en niet-voorspelbare veranderingen uit elkaar te houden.<sup>7</sup> Hoewel Israël geen aansluiting zoekt bij dergelijke theoretische en technische instrumenten, kunnen we daaraan enig houvast ontlene bij de nadere exegetische.

Israëls betoog maakt dikwijls melding van structurele verandering. De commerciële doorbraak kort na 1580 was een 'fundamentele restructuring', terwijl het Twaalfjarig Bestand van 1609 het startsein gaf tot een 'restructuring' of zelfs 'general restructuring' in het vervoer van massagoederen ofwel de handel op de Oostzee. Israëls derde fase, van 1621-1647, was een fase van 'profound' of 'general restructuring', terwijl de vierde fase, van 1647-1672, aanving met de 'restructuring of 1647/48' (of 'late 1640s'), die betrekking had op het gehele Hollandse handelssysteem. In de vijfde

fase, 1672-1700, tenslotte, wordt gerept van een 'radical restructuring': een verschuiving van Europa naar Azië.<sup>8</sup> Bij een dergelijke overdaad aan structurele verandering ontstaat snel de behoefte aan nadere specificatie.

Vaak, maar niet altijd, blijken verschuivingen onder handelspartners of goederen schuil te gaan achter Israëls herhaalde herstructureringen. De Hollandse deelname aan de handel op de Oostzee kon sterk toenemen vanaf 1609 door de zojuist verworven toegang tot de vaart op het Iberisch schiereiland en een gelijktijdige verlaging van vrachttarieven; 'restructuring' betekent hier een groter marktaandeel dankzij een succes in de competitieve sfeer. De 'restructuring' vanaf 1621 hield echter een uitholling in van het competitieve voordeel in met name de handel op de Middellandse Zee. In de handel op de Oostzee bleef de Republiek domineren, maar deze tak van handel was inmiddels verzwakt. Voor deze fase (1621-1647) lijkt er sprake van een combinatie van verschuivingen. Verschuivingen in geografische patronen: van zuid naar noord, én in produktsgewijze patronen: namelijk het begin van de achteruitgang van de 'bulk'.<sup>9</sup> Steeds, maar bijzonder duidelijk in deze fase, spelen twee factoren op elkaar in: het concurrentievermogen van de Republiek en de veranderende vraagfuncties op de Europese markt.

In het roemruchte tijdvak tussen de Vrede van Münster en de Franse inval (1648-1672) vond een 'comeback' plaats van de Republiek in de handel op de Middellandse Zee en tevens een opzienbarende bloei van de overzeese takken van handel. Hier betekent 'restructuring' derhalve een vergroting van het Hollandse marktaandeel in de snelst groeiende takken van de handel en daardoor ook een andere samenstelling van de handel naar type vervoer: relatief méér 'rich trades' en relatief minder 'bulk', aldus Israel.<sup>10</sup> De invulling van het begrip 'restructuring' is cruciaal voor een duidelijk inzicht in Israëls centrale bewering dat het Hollandse primaat berustte op succes in 'rich trades' als tegengesteld tot 'bulk trade'.

Nu gaat het Israel om méér dan verschuivingen tussen takken van handel en handelspartners. Aan de structurele veranderingen zijn diverse gevolgen verbonden die tezamen zijn periodisering bepalen. De 'restructuring' kort na 1580, die overigens meer met politiek dan met economie te maken lijkt te hebben, had een versterking van het handelssysteem ten gevolge. Ook tijdens het Bestand (1609-1621) leidde de 'restructuring' tot snelle expansie op alle fronten. Voor de fase 1621-1647 wordt echter 'profound restructuring' gekoppeld aan 'relative stagnation': het Hollandse primaat in het handelssysteem werd verzwakt. Na 1648, tijdens de fase van ontwikkeling van het Hollandse primaat die door Israel 'the zenith' wordt genoemd, werd groot succes geboekt dankzij een nieuwe dynamiek voortvloeiend uit de 'general restructuring'.<sup>11</sup>

Bij de analyse specifiek gericht op de Oostzeese tak van de handel onderscheiden we bij Israel maar liefst drie invullingen van het begrip 'structuur':

1. de handel op de Oostzee tegenover overige handel;

2. het goederenpakket in de handel op de Oostzee: 'bulk' tegenover 'rich' binnen eenzelfde tak van handel;
3. het marktaandeel van de Republiek in de totale Oostzeehandel.

Tussen deze invullingen van dit begrip bestaan dwarsverbindingen. Zo kan in Israëls conceptie de Oostzeehandel het tegen andere takken van handel slechts afleggen wanneer 'bulk' de Oostzeehandel blijft bepalen. Voorts is een afnemend aandeel van de Oostzeehandel in het Hollandse handelssysteem alleen te rijmen met een hoog Hollands aandeel in de Oostzeehandel voor zover de Oostzeehandel als geheel stagneerde of langzaam groeide. Israëls bewering betreffende het betrekkelijke belang van 'bulk' komt op losse schroeven te staan wanneer we veel bloeiende 'rich trades' binnen de Oostzeehandel aantreffen of een hoog aandeel van de Republiek in bloeiende vaarten binnen het Oostzeegebied.

De ruil van Zuideuropees zout en Hollands laken tegen Pools of Oostpruisisch graan geeft een al te vereenvoudigd beeld van de samenstelling van vraag en aanbod in het Oostzeegebied. Om een beeld te krijgen van de diversiteit in de structuur van de handel op de Oostzee is het goed te kijken naar sterk uiteenlopende takken van handel zoals die op Zweden en Elbing; uiteraard heeft hierbij de beschikbaarheid van recente onderzoeksresultaten op basis van primair materiaal eveneens een rol gespeeld. Zweden leverde vooral grondstoffen, Elbing vooral (maar niet uitsluitend) graan. In beide gevallen was de vraag naar consumptie- en luxegoederen uit Zuid- en West-Europa in de zeventiende eeuw aan het toenemen. In beide gevallen werden de handelsbetrekkingen beïnvloed, om maar niet te zeggen vertroebeld, door rivaliteiten in politiek of commercieel opzicht: met Denemarken in het geval van Zweden en met Dantzig in het geval van Elbing.

## **Conjunctuur**

Het begrip 'conjunctuur' betreft de afwisseling in de tijd tussen voor- en tegenspoed en lijkt qua betekenis minder diffuus en dubbelzinnig dan het begrip 'structuur'. Bij Israël is echter het onderscheid tussen 'structuur' en 'conjunctuur' geenszins duidelijk. Bij hem neemt in beide gevallen de periodisering een centrale plaats in. Hij onderscheidt zeven fasen, die niet alleen gekoppeld zijn aan structurele verschuivingen, maar tevens een eigen conjuncturele ontwikkeling laten zien:

1. de doorbraak, 1590-1609: voorspoed;
2. het Twaalfjarig Bestand, 1609-1621: voorspoed;
3. de crisis van de wereldeconomie, 1621-1647: relatieve stagnatie;
4. het hoogtepunt, 1647-1672: voorspoed;
5. het hoogtepunt voorbij, 1672-1700: behoud;
6. de Spaanse Successieoorlog, 1700-1713: tegenspoed;

7. de nasleep, 1713-1740: absolute en relatieve stagnatie.<sup>12</sup>

Dit is Israels alternatief voor het conventionele beeld in de historiografie van bloei vanaf de late zestiende eeuw tot omstreeks 1650, toen de '*renversement de la tendance séculaire*' in de wereldeconomie inzette, en daarna geleidelijke achteruitgang, lange tijd alleen relatief, daarna - tegen het einde van de achttiende eeuw - ook absoluut.<sup>13</sup>

Israels periodisering heeft nogal wat kritiek van vakgenoten uitgelokt. Men heeft moeite met de consequente koppeling tussen politieke evenementen en economische conjunctuur; alle zes cesuren, die de fasen van elkaar scheiden, hebben immers betrekking op oorlog en vrede.<sup>14</sup> Het lijkt er sterk op dat de zeven fasen eerst langs de weg van de politieke geschiedenis zijn gedefinieerd en pas daarna een economische invulling hebben gekregen. Dat zegt eerder iets over de methode van Israel dan over zijn conclusie betreffende het grote belang van de politiek, dat wil zeggen de staat, voor de Hollandse suprematie.

Maar nog afgezien van de vraag of de politiek de meest geëigende grond van inspiratie voor cesuren is, valt te betwisten of de gekozen cesuren de juiste zijn. We constateren dat de meeste van Israels cesuren niet onmiddellijk relevant zijn voor de situatie in het Oostzeegebied, wél voor de situatie in Zuid-Europa. De cesuren van 1609 en 1621 betreffen de relatie tot Spanje, terwijl die van 1672, 1700 en 1713 betrekking hebben op de oorlogvoering en commerciële rivaliteit met Frankrijk. Alleen door het toeval valt één der laatstgenoemde cesuren, die van 1700, samen met een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van de Oostzee, het uitbreken van de Grote Noordse oorlog. Alleen bij de Vrede van Münster, waaraan Israel overigens wel érg veel belang hecht, kan worden verdedigd dat dit een cesuur was in zowel algemeen opzicht als specifiek voor de Oostzee; eigenlijk zou daarbij een keuze voor 1648, en niet voor 1647, meer voor de hand hebben gelegen.<sup>15</sup>

Het meten van de conjunctuur is een hachelijke zaak wanneer primair statistisch materiaal hetzij ontbreekt, hetzij ernstige mankementen vertoont, zoals bij de handel van de Republiek in de Gouden Eeuw. Bij gebrek aan beter moet Israel vertrouwen op de opbrengsten van convoeien en licenten en de (gepubliceerde) Sonttoltabellen. In beide gevallen stelt hij zich bloot aan kritiek.

Israels controversiële stelling dat het tijdvak 1621-1647, de klassieke bloeiperiode van de Hollandse stapelmarkt, gekenmerkt werd door stagnatie in plaats van expansie, berust in hoge mate op zijn interpretatie van de opbrengsten van de convoeien en licenten. Het totaal van de door alle vijf admiraliteiten geïnde convoeien en licenten nam toe van f1,7 miljoen in 1621 naar f2,7 miljoen in 1647, ogenschijnlijk een duidelijke bevestiging van het klassieke beeld van expansie.<sup>16</sup> In navolging van Westermann stelt Israel dat deze cijfers vanwege tariefverhogingen een geflatteerd beeld geven in vergelijking met de periode vóór 1621 of ná 1647; hij is zelfs geneigd het door Westermann voorgestelde correctiepercentage (30%) te verdubbelen. Na

correctie blijkt, aldus Israel, een stagnatie die ook in de Oostzeehandel voelbaar moet zijn geweest.<sup>17</sup> Dit heeft critici zoals Van Zanden en Noordegraaf geenszins kunnen overtuigen.<sup>18</sup>

De discussie over hoe we met de opbrengsten van de convooien en licenten moeten omspringen wordt snel verdoezeld door speculaties omtrent de hoogte van correctiepercentages en zelfs bijstellingen van de door Westermann voorgestelde tijdstippen waarop correcties toegepast dienen te worden. Het gaat echter om een fundamentele vraagstuk, te weten of we de totaalopbrengsten vergelijken *binnen* het tijdvak in kwestie of *ten opzichte van* de omliggende tijdvakken. In het eerste geval heeft Van Zanden gelijk: de tendentie tussen 1621 en 1647 is onmiskenbaar een stijgende. In het tweede geval spelen de correctiepercentages een rol. De verhoging van 1621 was in feite een terugkeer naar het niveau van vóór het Bestand van 1609, terwijl de verlaging na 1647 spoedig ten dele tenietgedaan werd door de Derde Verhoging van 1652. Deze verhoging werd gecombineerd met zowel last- en veiligeld als - althans voor de vaart op de Oostzee - de zogenaamde Orisontse tol, geheven ter financiering van de afkoop van de Sonttol waartoe in 1649 het Redemptietractaat met Denemarken was afgesloten.<sup>19</sup> Week eigenlijk het niveau van 1621-1647 zozeer af van wat daarvóór en daarna (ruim opgevat) gold dat we überhaupt aan speculatieve correcties gehouden zijn? Het pleit lijkt niet ondubbelzinnig in Israels voordeel te zijn beslist.

Het gebruik van de gepubliceerde Sonttolgegevens heeft meer direct betrekking op de Oostzeehandel. Op een enkele uitzondering na bezigt Israel de aantallen schepen die door de Sont voeren als maatstaf van expansie en contractie zowel in de Hollandse vaart op de Oostzee in het algemeen als in de rechtstreekse vaart vanuit Zuid-Europa naar de Oostzee.<sup>20</sup> Zo laat hij zien hoe de piek in het tweede decennium van de zeventiende eeuw niet meer geëvenaard werd en hoe het niveau van de handel op de Oostzee na 1660 lager lag dan tot 1650.<sup>21</sup> Beide waarnemingen ondersteunen zijn algemene bewering dat de Oostzeehandel na een vroege bloei achterliep bij de overige takken van handel, met name tijdens het hoogtepunt van het Hollandse primaat tussen 1647 en 1672.

Terecht heeft Van Zanden erop gewezen dat het gevaarlijk is om bij de analyse van scheepsbewegingen over een langere periode enkel het aantal bewegingen te bekijken; er zijn immers aanwijzingen dat het gemiddelde lastage van de schepen toenam gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw.<sup>22</sup> We mogen geen uitspraken doen over een absolute daling in de omvang van de Hollandse handel op de Oostzee na 1620 zonder daar rekening mee te houden. Hiervoor is het noodzakelijk een nauwkeuriger blik te werpen op afzonderlijke handelsstromen binnen de vaart op de Oostzee. Zweden en Elbing mogen daarvoor als voorbeelden dienen.

## Zweden

Het voorbeeld van Zweden laat geen bevestiging toe van Israëls hypothese van achteruitgang in de handel op de Oostzee vóór en tijdens het hoogtepunt van de Hollandse suprematie in de wereldhandel.

Voor onze kennis van de handel op Zweden in de zeventiende eeuw beschikken we, naast de Sonttolgegevens, over zowel scheepvaartregisters per haven als samenvattende handelsstatistieken voor losse jaren. Aan het gebruik van de Sonttolregisters en de gepubliceerde tabellen, kleven de gebruikelijke bezwaren op grond van de dubbelzinnige aanduiding van bestemmingen, althans tot 1669. Hierbij komt nog dat Zweedse schepen vanaf 1645 tolvrijheid genoten in de Sont en dat een aanzienlijk deel van het handelsverkeer met de Republiek via Göteborg in West-Zweden verliep en zich dus geheel aan registratie door de Deense ambtenaren onttrok. De Sonttolgegevens kunnen alleen met grote voorzichtigheid worden gebruikt en dan alleen om globale trends te suggereren in de handel tussen de Republiek en Zweden in de zeventiende eeuw.<sup>23</sup> In relatie tot Zweden volstaat Israël met het vermelden van enige aantallen schepen teneinde de opkomst van het Zweedse mercantilisme tussen 1660 en 1674 te illustreren en tevens om te laten zien dat de Zweedse westwaartse vaart nauwelijks verder reikte dan tot Amsterdam; laatstgenoemde bewering wordt overigens alleen langs indirecte weg (uit Zuid-Europa terugkerende Zweedse schepen) geadstrueerd.<sup>24</sup>

Vanaf 1636 bestaan er gedetailleerde tolrekeningen over de scheepvaart van Stockholm en andere Zweedse stapelsteden, de zogenaamde *Tolage registers*. Hierin wordt per afzonderlijk schip bestemming of herkomst en de volledige lading gespecificeerd. De hoge mate van disaggregatie maakt deze bron echter uitzonderlijk bewerkelijk en in feite alleen geschikt voor momentopnames betreffende een klein aantal jaren.<sup>25</sup> Dan bieden de samenvattingen uit de Zweedse handelsstatistiek een gemakkelijker ingang. Deze statistieken hebben betrekking met name op de jaren 1637-1645, 1660 en 1685, zowel op nationaal niveau als voor Stockholm alleen, en zijn in een bronnenpublicatie bijeengebracht.<sup>26</sup> Israël maakt hiervan slechts incidenteel gebruik, alleen om aan te geven dat het aandeel van specerijen in de totale Zweedse invoer hoger was in de zeventiende dan in de zestiende eeuw en dat veel van het uit Stockholm aan het einde van de zeventiende eeuw uitgevoerde koper in Amsterdam terecht kwam.<sup>27</sup>

De sterke groei van de Hollandse handel in Zweeds koper, ijzer en teer in het tweede kwart van de zeventiende eeuw blijkt ondubbelzinnig uit bewaarde excerpten van de handelsstatistieken van Stockholm, de voornaamste Zweedse uitvoerhaven. In 1620 verlieten slechts 1100 schippond koper, 1900 schippond staafijzer en 9900 ton teer Stockholm met bestemming Amsterdam. In 1645, daarentegen, ontving de Republiek uit de Zweedse hoofdstad maar liefst 2.700 schippond koper, 55.000

schippond staafijzer en 42.000 ton teer; het aandeel van de Republiek beliep rond 55% in de uitvoer van koper en ijzer en maar liefst 87% in de uitvoer van teer.<sup>28</sup> In het oostwaartse verkeer nam het aandeel van de Republiek in de totale Zweedse invoer toe van 27% in 1620 tot naar schatting 50% of meer rond 1640.<sup>29</sup> Dergelijke cijfers onderstrepen het grote gewicht dat de Staten-Generaal hechtten aan de relatie met Zweden en vooral aan het behoud van het machtsevenwicht in het Oostzeegebied. De Republiek greep in wanneer de handel op Zweden gevaar liep, zoals in 1644/45, maar ook wanneer Zweden zich al te breed dreigde te maken binnen de Oostzee, zoals in 1658.<sup>30</sup>

De expansie in de Nederlands-Zweedse handel sinds het begin van de zeventiende eeuw lijkt in flagrante tegenspraak te staan tot de gang van zaken in de Oostzeehandel als geheel, zoals die door Israel wordt voorgesteld. Hier was geen sprake van een 'reduced level' of een uitholling van het Hollandse concurrentievermogen, overigens wél van structurele verandering in de zin van een vernieuwing van het goederenpakket. Juist dit laatste brengt ons op het spoor van een belangrijke nuance in Israels betoog. Waar in het algemeen de Oostzeehandel met 'bulk trade' wordt geassocieerd, omschrijft hij - terloops - de Zweedse uitvoerprodukten als 'valuable'; met name voor het koper wordt - elders - de suggestie gewekt dat we hier eigenlijk te maken hebben met een onderdeel van de 'rich trades'.<sup>31</sup>

Logisch gezien zijn er twee mogelijkheden. Als we Zweeds koper, ijzer, en teer tot 'bulk trade' rekenen, dan vormde Zweden, althans in de conceptie van Israel, een uitzondering op de regel in de Oostzee: expansie tegenover stagnatie elders. Wanneer we echter deze goederen onder de 'rich trades' laten vallen, dan zien we in de snelle groei juist een bevestiging van de meer algemene verschuiving van 'bulk' naar 'rich' in het Hollandse handelssysteem; het uitzonderlijke ligt dan in de locatie: de Oostzee en niet gebieden in Zuid-Europa of buiten Europa. Tegen deze tweede optie pleit het 'bulk'-karakter van het vervoer van in ieder geval ijzer en teer. Beide produkten waren grondstoffen waarvan de bewerking nog moest plaatsvinden en in beide gevallen ging het om aanzienlijke hoeveelheden en bescheiden prijzen per eenheid.

Over de tweede helft van de zeventiende eeuw zijn we door de Zweedse statistieken slechter ingelicht. Uit gefragmenteerde gegevens blijkt dat de handel in koper terugliep, terwijl die in ijzer en teer op peil bleef. Rond 1661/62 importeerde de Republiek meer dan 57.000 schippond Zweeds ijzer en 35.000 ton Fins teer. Nog in 1685/87 leverde Stockholm alleen gemiddeld 40.000 schippond staafijzer aan de Republiek.<sup>32</sup> Tegelijkertijd nam echter de totale export van Zweeds ijzer gestaag toe: tot gemiddeld 144.000 schippond in de jaren 1674/80 en 163.000 schippond in 1694. Dit kwam vooral de vaart op Engeland ten goede: in 1694 was 69.000 schippond ofwel 43% voor Engeland bestemd, terwijl 49.000 schippond (30%) naar Amsterdam ging.<sup>33</sup> Er was geen absolute achteruitgang in de westwaartse tak van de handel tussen Zweden

en de Republiek na 1650, wél een relatieve achteruitgang van de Republiek vergeleken met andere handelspartners.

De groei van de Zweedse handel in de zeventiende eeuw vloeide voort uit de lang uitgestelde integratie van de Zweedse economie in de Europese op basis van de mogelijkheid het aanbod van enkele vitale goederen (koper, ijzer, teer) nagenoeg te monopoliseren gekoppeld aan een toenemende afzetmarkt in Zweden zelf; dit was tevens een weerspiegeling in de commerciële sfeer van de opkomst van Zweden als grote mogendheid in de Europese politiek. Aanvankelijk werd dit proces door buitenlandse, veelal Hollandse, kooplieden gedomineerd; men denke aan Louis de Geer, de Trippen, het huis Bartolotty.<sup>34</sup> Na 1648 voerde Zweden met succes een mercantilistisch beleid teneinde de zeggenschap over de eigen handel te vergroten en met name de Hollandse invloed terug te dringen. Zoals terecht door Israel is opgemerkt, hoeft een daaruit voortkomend lager Hollands aandeel in de Zweedse scheepvaart geenszins te betekenen dat de onderlinge handel minder belangrijk werd.<sup>35</sup> Schepen met Zweedse vlag brachten voortaan dezelfde producten naar dezelfde bestemmingen in de Republiek.

### Elbing

Elbing kan alleen op andere gronden dan het type handel als bijzonder geval binnen de Oostzee worden bestempeld, wellicht in samenhang met de nabijheid tot twee grotere concurrenten. Voorlopig kunnen we weinig anders doen dan te volstaan met de constatering dat het geval Elbing geen materiaal biedt ter bevestiging van Israëls verschuiving van 'bulk' naar 'rich trades'.

De analyse van de Hollandse graanhandel op de Oostzee in de zeventiende eeuw lijdt zwaar aan een gebrek aan gemakkelijk toegankelijke informatie over vervoerde hoeveelheden. De Deense Sonttolregisters in het *Rigsarkiv* van Kopenhagen geven deze informatie alleen op het laagste niveau van disaggregatie, dat van het afzonderlijke schip, terwijl de aggregaties in de gepubliceerde Sonttoltabellen zich niet snel lenen voor het verbinden van havens van afvaart in de Oostzee met bestemmingen in de Republiek. Slechts bij hoge uitzondering wordt in de literatuur verwezen naar specifieke hoeveelheden graan afkomstig uit afzonderlijke Oostzeehavens. Zo verwijst Faber, wiens geruchtmakend artikel uit 1963 de '*renversement de la tendance séculaire*' in de Nederlandse historiografie introduceerde, voor slechts vier willekeurig gekozen jaren naar de aanvoer van graan in de Republiek uit Dantzig. Verder gaat zijn artikel over de structurele daling van de algehele handel in graan uit het Oostzeegebied na 1650 vergeleken met de periode daarvoor; overigens is dit door Israel in de haast gelezen als het graanvervoer op *Hollandse* schepen.<sup>36</sup>

Er is een grote behoefte aan overzichtelijk primair materiaal uit de Poolse en

Oostpruisische graanhavens zelf. In zowel Koningsbergen, Dantzig als Elbing zijn gedetailleerde tolregisters bewaard waaruit het Hollandse aandeel gedestilleerd kan worden; de bestaande publikaties hebben betrekking op Elbing en Koningsbergen, maar reiken niet verder dan tot 1602.<sup>37</sup> Voor Elbing is echter ook de informatie voor de zeventiende eeuw in het kader van een toekomstige bronnenuitgave reeds aan een bewerking onderworpen.<sup>38</sup> De clustering van de Elbingse gegevens op drie momenten, vóór 1625, in 1653/55 en vanaf 1685, laat een confrontatie toe met het veranderlijke lot van de Oostzeese 'bulk trade' gedurende Israëls derde en vierde fase.

We vergelijken eerst de handel op Elbing in het eerste kwart van de zeventiende eeuw met de jaren vijftig. Daarbij springt onmiddellijk in het oog dat het aantal schepen dat voor Hollandse rekening op Elbing voer, nauwelijks is gedaald; het gemiddelde nam af van 50 in het tijdvak 1600/25 tot 46 in 1653/55. Dit laat zich bij een toenemende grootte van de schepen moeilijk rijmen met achteruitgang; er is geen reden om aan te nemen dat juist de Elbingse vaart zou ontsnappen aan de algehele tendentie tot het inzetten van schepen met een groter laadvermogen.<sup>39</sup> Sterker nog, het Elbingse materiaal laat een toename zien in het niveau van het vervoer van graan met circa 50% tussen het tijdvak tot 1625 en de jaren vijftig van de zeventiende eeuw. Dit duidt eerder op expansie dan op stagnatie.

Vervolgens vergelijken we de handel op Elbing aan het einde van de zeventiende eeuw, vanaf 1685, met die in de jaren vijftig. Wederom overheerst het beeld van expansie. In het tijdvak 1685/1700 beliep het aantal schepen voor Hollandse rekening 55 per jaar, méér nog dan aan het begin van de zeventiende eeuw, terwijl de hoeveelheden graan beduidend groter waren dan in het midden van de eeuw. Op het eerste gezicht lijkt dit in tegenspraak te zijn niet alleen met de voortgezette achteruitgang in Israëls conceptie maar zelfs met de theorie van een '*renversement de la tendance séculaire*' na 1650. Dit laatste is echter gemakkelijk te verklaren. Het lagere niveau van de graanhandel op de Oostzee in de tweede helft van de zeventiende eeuw is een globaal gemiddelde waarachter veel variatie in de tijd schuilgaat: zowel de terugval in de jaren vijftig en zeventig ten gevolge van oorlogen als het herstel in de jaren tachtig en negentig. De door het materiaal opgelegde concentratie op cijfers van na 1680 geeft naar alle waarschijnlijkheid een geflatteerd beeld van de handelsconjunctuur gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw als geheel.<sup>40</sup>

De samenstelling van het goederenpakket in de vaart op Elbing vertoonde klassieke kenmerken. Laken, haring en specerijen waren het belangrijkste in de vaart oostwaarts, in de retourvrachten domineerde graan. Onder de granen zijn tarwe en gerst sneller toegenomen dan rogge. Naast graan werden ook behoorlijke hoeveelheden vlas en pek uit Elbing naar Hollandse bestemmingen gebracht.

Een opvallende verschuiving in structureel opzicht in de Hollandse handel op Elbing vormde de markante toename van het Hollandse aandeel in de tweede helft van

de zeventiende eeuw, dat wil zeggen juist op het moment dat dit aandeel in de vaart op andere bestemmingen, waaronder Zweden, afnam. Hiervan mogen we echter niet te veel maken, omdat deze verschuiving geheel verklaard dient te worden uit de bijzondere omstandigheden die het handel drijven op Elbing kenmerken. In 1628 was namelijk de zogenaamde Engelse Sociëteit van Elbing naar Dantzig vertrokken. De Engelse kooplieden hadden zich in 1584 te Elbing gevestigd omdat de Poolse koning Stefan Batory in onmin verkeerde met de stad Dantzig en deze derhalve niet de voordelen van rechtstreekse vaart op Engeland gunde. Onder zijn opvolger, Sigismund III, is uiteindelijk met de oorspronkelijke voorkeur van de Engelse kooplieden rekening gehouden.

Elbing lag halverwege tussen Dantzig en Koningsbergen en werd snel betrokken bij de voortdurende rivaliteiten tussen de Oostzeehavens onderling. Door Dantzig werd Elbing, behalve onder bijzondere omstandigheden, snel overvleugeld, terwijl met Koningsbergen de toegang tot de open zee via Pillau in het Friese Haf gedeeld werd. Voor onze doeleinden is interessant dat deze Oostzeehavens voor een belangrijk deel gebruik maakten van hetzelfde aanvoergebied van graan en grondstoffen en dezelfde markt voor consumptiegoederen bedienden. Hoewel het snel ietwat speculatief wordt, zouden we ons kunnen voorstellen dat deze drie havens van verschillende grootte - Dantzig, Koningsbergen en Elbing, in die volgorde - enigszins als communicerende vaten functioneerden. Een toename voor Elbing zou dan kunnen samengaan met een afname voor Dantzig of Koningsbergen. Dit zal zeker het geval zijn geweest in tijden van Zweedse oorlogvoering in dit gebied, zoals in de jaren 1626-1629 onder Gustaaf Adolf, of onder Karel X van 1655-1657.

De interpretatie van het voorbeeld van Elbing in het licht van Israëls betoog moet met de nodige voorzichtigheid geschieden. Israël doet uiteraard geen uitspraak specifiek over Elbing en Elbing blijft een betrekkelijk kleine afvaarthaven in het Oostzeegebied die in de schaduw verkeerde van Dantzig en Koningsbergen. Tegelijkertijd duidt het goederenassortiment op een hoge mate van representativiteit van de Oostzeese 'bulk trade'.

## **Conclusie**

Deze bijdrage gaat in op de consequenties voor de vaderlandse historiografie van Israëls pleidooi voor een herinterpretatie van het Hollandse handelssysteem in de Gouden Eeuw: ten faveure van de 'rich trades' en ten detrimente van 'bulk trade'. Onze conclusie is dat we nog niet aan een dergelijke nieuwe visie toe zijn.

Teneinde Israëls betoog beter te begrijpen hebben we een onderscheid aangebracht tussen 'structuur' en 'conjunctuur'. Tot de structurele veranderingen rekenen we de verschuiving van 'bulk' naar 'rich' in het goederenpakket evenals de verschuiving van

zuid naar noord en terug onder de handelspartners. Structurele factoren bepalen of een periode door bloei dan wel achteruitgang wordt gekenmerkt. De openvolging van de conjunctuur blijkt echter bij Israël vooral door politieke factoren te zijn bepaald. Over de meting van de conjunctuur - opbrengsten van convoien en licenten of aantallen schepen - is het laatste woord nog niet gezegd.

Nieuw materiaal is aan de discussie toegevoegd aan de hand van de voorbeelden van Zweden en Elbing. In geen van beide gevallen duiden de cijfers op een bevestiging van het betoog van Israël. Er is eerder sprake van expansie en dynamiek dan van stagnatie en achteruitgang. Waren Zweden en Elbing dan beide bijzondere gevallen? Zweden vanwege de deelname aan 'rich trades' midden in een 'bulk trade'-regio en Elbing in verband met rivaliteiten op lokaal vlak? Of, en dat is de enige andere mogelijkheid, heeft Israël het misschien niet bij het goede eind met zijn herwaardering van de 'moedernegotie'?

## Noten

1. J.I. Israel, *Dutch primacy in world trade, 1585-1740* (Oxford 1989); In Nederlandse vertaling verschenen onder de titel: *Nederland als centrum van de wereldhandel 1585-1740* (Franeker 1991).
2. J.L. van Zanden, 'Een fraaie synthese op een wankel basis', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 106 (1991) 451-457, in het bijzonder 453; L. Noordegraaf, 'Vooruit en achteruit in de handelsgeschiedenis van de Republiek', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 106 (1991) 458-468, in het bijzonder 463, 466-467.
3. Noordegraaf, 'Vooruit en achteruit', 462; Van Zanden, 'Een fraaie synthese', 456.
4. Israel, *Dutch primacy*, 8, 10, 244, 379, 392, 408.
5. Vergelijk A.M van der Woude, 'De "Nieuwe Geschiedenis" in een nieuwe gedaante', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden V* (Haarlem 1980) 9-35, in het bijzonder 12, 23-24.
6. P.W. Klein, 'De zeventiende eeuw', in: J.H. van Stuijvenberg, ed., *De economische geschiedenis van Nederland* (Groningen 1977) 79-118, in het bijzonder 79, 105, 108; P.W. Klein, 'Handel, geld- en bankwezen in de Noordelijke Nederlanden 1650-1795', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden VIII* (Haarlem 1979) 160-184, in het bijzonder 160-162; H. Klomp maker, 'Handel, geld- en bankwezen in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden VII* (Haarlem 1980) 98-126, in het bijzonder 106.
7. Zie verder: J.Th. Lindblad, 'Structure and competition in Sweden's foreign trade 1740-1780' in: W.G. Heeres e.a., ed., *From Dunkirk to Danzig; Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum 1988) 361-382, in het bijzonder 362-363.
8. Israel, *Dutch primacy*, 36, 87, 89, 93, 121, 156, 199, 201, 204-206, 247, 336.
9. *Ibidem*, 91, 93, 136, 140-141.
10. *Ibidem*, 200, 205-206, 408.

11. *Ibidem*, 36-37, 95, 121, 199, 201, 206, 258.
12. *Ibidem*, 11, 75, 95, 196-197, 346, 375, 380.
13. Joh. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1959<sup>1</sup>, Leiden 1968<sup>2</sup>) 12-17, 167-170.
14. Noordegraaf, 'Vooruit en achteruit', 462; Van Zanden, 'Een fraaie synthese', 455. Deze mening wordt ook geregeld naar voren gebracht in kortere recensies van Israels boek, bijvoorbeeld door J.R. Bruijn, P.W. Klein en mijzelf.
15. Vergelijk Israel, *Dutch primacy*, 197-198.
16. H.E. Becht, *Statistische gegevens betreffende de handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de zeventiende eeuw 1579-1715* ('s-Gravenhage 1908) statistisch aanhangsel.
17. Israel, *Dutch primacy*, 280-283; J.I. Israel, 'The "New History" versus "traditional history" in interpreting Dutch world trade primacy', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 106 (1991) 469-479. Vergelijk J.C. Westermann, 'Statistische gegevens over de handel van Amsterdam in de zeventiende eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 61 (1948) 3-30, in het bijzonder 6-9.
18. Van Zanden, 'Een fraaie synthese', 453-454; Noordegraaf, 'Vooruit en achteruit', 465, in het bijzonder noot 17.
19. Becht, *Statistische gegevens*, 154-156; Westermann, 'Statistische gegevens', 6-7.
20. Israel, *Dutch primacy*, 20, 31, 57, 92-93, 128-129, 139, 202, 214, 301, 366, 378.
21. *Ibidem*, 91-92, 213-214.
22. Van Zanden, 'Een fraaie synthese', 454.
23. J.Th. Lindblad, 'Evidence of Dutch-Swedish trade in the 17th century' in: J.Ph.S. Lemmink en J.S.A.M. van Koningsbrugge, ed., *Baltic affairs; Relations between the Netherlands and northeastern Europe 1500-1800* (Nijmegen 1990) 205-228, in het bijzonder 207-210.
24. Israel, *Dutch primacy*, 216-217.
25. J.Th. Lindblad, *Sweden's trade with the Dutch Republic 1738-1795* (Assen 1982) 8-9.
26. B. Boëthius en E.F. Heckscher, *Svensk handelsstatistik 1637-1737* (Stockholm 1938).
27. Israel, *Dutch primacy*, 217. Het aandeel van Amsterdam in de uitvoer van gaarkoper uit Stockholm in 1694 week overigens nauwelijks af van dat van Lübeck: 39% tegenover 36%. Voor de sterke Hollandse positie in de uitvoer van Zweeds (staaf)ijzer steunt Israel echter op de uitvoer uit Göteborg en gaat daarbij voorbij aan het feit dat het Amsterdamse percentage in de veel grotere uitvoer uit Stockholm lager was.
28. Boëthius en Heckscher, *Svensk handelsstatistik*, 654-655. Gegevens over 1620 in: A. Hallberg, *Tjärexport och tjärhandelskompanier under stormaktstiden* (Helsinki 1959) 173 en K. Kumlien, *Sverige och hanseaterna; Studier i svensk politik och utrikeshandel* (Stockholm 1953) 309, 314.
29. Lindblad, 'Evidence', 210.
30. Vergelijk Israel, *Dutch primacy*, 148-149, 218-221; Lindblad, 'Evidence', 215-217.
31. Israel, *Dutch primacy*, 406; Israel, 'The "New History"', 477.
32. Lindblad, 'Evidence', 227-228.
33. Boëthius en Heckscher, *Svensk handelsstatistik*, 704-707, 746-747.
34. Zie verder: P.W. Klein, *De Trippen in de 17e eeuw. Een studie over het ondernemers-*

- gedrag op de Hollandse stapelmarkt* (Assen 1965); D.G. Nijman, 'Louis de Geer (1587-1652), vader van de Zweedse industrie?', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 104 (1991) 213-232; J.Th. Lindblad, 'Rehabilitatie van Louis de Geer (1587-1652) als vader van de Zweedse industrie', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 105 (1992) 51-55.
35. Israel, *Dutch primacy*, 216-217, 300-302.
36. J.A. Faber, 'Het probleem van de dalende graanaanvoer uit de Oostzeelanden in de tweede helft van de zeventiende eeuw', *A.A.G. Bijdragen* 9 (1963) 3-28, in het bijzonder tabel 5; ook verschenen als: 'The decline of the Baltic grain trade in the second half of the seventeenth century', *Acta Historiae Neerlandica* 1 (1966) 108-131; Heeres, *From Dunkirk to Danzig*, 31-51. Vergelijk Israel, *Dutch primacy*, 214.
37. F.B.M. Tangelder, *Nederlandse rekeningen in de pondtolregisters van Elbing 1585-1602* [Rijks Geschiedkundige Publicatiën, buiten serie] ('s-Gravenhage 1972); P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw; I. Nederlandse rekeningen in de tolregisters van Koningsbergen, 1588-1602* [Rijks Geschiedkundige Publicatiën 133] ('s-Gravenhage 1971).
38. J.Th. Lindblad en F.B.M. Tangelder, *Nederlandse rekeningen in de pondtolregisters van Elbing 1585-1700* [Rijks Geschiedkundige Publicatiën] (in voorbereiding). De hieraan ontleende informatie is bewust globaal en voorlopig gehouden in afwachting van de afronding van de statistische bewerking en de uiteindelijke publikatie.
39. Vergelijk Van Zanden, 'Een fraaie synthese', 454.
40. Vergelijk Faber, 'Het probleem', grafiek A-B; Israel, *Dutch primacy*, 302.