



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Portugees-Nederlandse concurrentie op de vaart naar Indië (1596-1640)

Veen, E. van

Citation

Veen, E. van. (2003). De Portugees-Nederlandse concurrentie op de vaart naar Indië (1596-1640). *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 22(1), 3-16. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305952>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305952>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Ten geleide

De rol van de marine in de ontwikkeling van de negentiende-eeuwse zeevaartkunde is lange tijd niet voldoende onderkend, zo beweert J.M. Mohrmann in een artikel in dit tijdschrift. In nauwe samenwerking met wetenschappers kwam de marine juist tot vermeldenswaardige resultaten. Jaap den Hollander bevestigt dit beeld van de marine als pionier van technische ontwikkelingen, met name wat betreft de schroefvoortstuwing. Hij werkt dit uit in een bijdrage gebaseerd op het scheepsjournaal van de eerste reis van de *Samarang*, een schroefstoomschip dat in 1847 naar Indië voer.

Naast de marine is er in het voorliggende tijdschrift ook aandacht voor andere takken van zeevaart. Zo schreef Gijs Rommelse een artikel over Engelse kaapvaart tegen de Republiek in de Tweede Engelse Oorlog (1664-1667). Ernst van Veen zette de Nederlandse VOC af tegen de Portugese handel op Indië (*Carreira da India*) en herzielt het beeld dat de Portugese handelsactiviteiten al vanaf 1592 weinig voorstelden. Uiteindelijk werd de strijd in het voordeel van de Nederlanders beslecht, maar tot 1630 waren de Portugezen geduchte concurrenten, zo stelt Van Veen in zijn bijdrage aan dit tijdschrift.

Behalve lezenswaardige artikelen zijn er ook weer de bekende rubrieken, waarbij dit keer de bibliografie speciale aandacht behoeft. Piet Boon verrichtte namelijk voor de laatste keer zijn monnikenwerk door het verzamelen en ordenen van nieuwe boeken en artikelen over maritiem-historische onderwerpen. Elders in dit tijdschrift bedankt de redactie hem voor zijn inzet. In Ron Brand lijkt een geschikte opvolger gevonden en de redactie spreekt de hoop uit dat hij het aantal van ruim 20.000 titels die Boon bij elkaar sprokkelde, zal evenaren.

Joke Korteweg

BIJDRAGEN

De Portugees-Nederlandse concurrentie op de vaart naar Indië (1596-1640)
Ernst van Veen 3

English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch War (1664-1667)
Gijs Rommelse 17

Met een schroefstoomschip over de oceanen in 1847
Jaap J.B. den Hollander 32

De Koninklijke Marine als vernieuwer van de zeevaartkunde, 1850-1900
J.M. Mohrmann 44

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 59

Afscheid Piet Boon 60

LITERATUUR

Boekbesprekingen 61

Boekaankondigingen 90

Nieuwe boeken en artikelen
Piet Boon 96

AGENDA 134

De Portugees-Nederlandse concurrentie op de vaart naar Indië (1596-1640)

ERNST VAN VEEN

In de historiografie van de vaart op Indië wordt in het algemeen de Portugese *Carreira da India* (vaart naar Indië) vanaf 1592 al min of meer als 'quantité négligeable' afgeschreven.¹ Echter, tot ongeveer 1630, gedurende de lange aanloopperiode van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), waren de Portugese en Nederlandse handelaren in specerijen, zowel op de plaatsen van aankoop in Azië als op de Europese markten, geduchte concurrenten van elkaar. De manier waarop de Portugese *Carreira da India* en de Nederlandse vaart op Indië georganiseerd waren, de investeringen in schepen, de vaarroutes, en de kwaliteit van de scheepsbouw, speelden daarbij een belangrijke rol. Dit artikel laat aan de hand van de scheepsbewegingen zien hoe de strijd om de peper- en specerijenhandel uiteindelijk toch in het voordeel van de Nederlanders werd beslecht.

DE EUROPESE SPECERIJENMARKT

Over de hoeveelheid peper, kruidnagelen, nootmuskaat en foelie die gedurende de zestiende en de eerste helft van de zeventiende eeuw in Europa werd geconsumeerd, is weinig bekend. Men mag wel aannemen dat gedurende lange tijd het vooral de 'betere' standen waren die specerijen als smaakmaker voor het eentonige eten of als conserveringsmiddel van vlees gebruikten. De handelaren moesten het daarom vooral zoeken in een geografisch wijde distributie van hun producten. Toen de Portugezen nog het monopolie op de vaart naar India hadden, werden de specerijen vanuit Lissabon via Antwerpen naar Engeland, de Hanzesteden en de Oostzee verscheept, of naar het continentale achterland vervoerd. Zoals be-

kend, speelden de Hollanders en Zeeuwen vanaf omstreeks 1550 daarbij een belangrijke rol als vrachtafvoerders tussen Portugal, Antwerpen en de Oostzee. In de Middellandse Zee vonden de Portugezen een markt in Venetië, Florence en Livorno, waar zij moesten concurreren met de aanvoer via de kamelenroute langs Basra en Bagdad naar Aleppo, of via de route door de Rode Zee naar Caïro en vandaar over land naar Alexandrië.²

Over de periode 1580-1585 werd in Lissabon gemiddeld per jaar 1 miljoen kilogram³ peper aangeleverd en gedurende de jaren 1587-1592 gemiddeld 750.000 kilogram, waarbij 1588, met vijf terugkerende kraken, tot een goed jaar mocht worden gerekend.⁴ In 1591 keerden er echter helemaal geen schepen terug en ook 1592 bracht weinig goeds.⁵ Gedurende de jaren 1593-1597 konden in totaal slechts elf kraken de terugreis volbrengen en werd er gemiddeld niet meer dan 478.000 kilogram per jaar aan land gebracht.⁶

Gezien de gebrekkige toelevering gedurende het begin van de jaren 1590 is het weinig verwonderlijk dat anderen het initiatief namen om -buiten het Portugese koninklijke monopolie om- zelf de weg naar Indië te zoeken. De Engelsen maakten hun eerste, weinig succesvolle reis naar Sumatra in 1592 terwijl de Nederlanders in dat jaar met hun voorbereidingen begonnen. De reis van De Houtman, die in 1595 vertrok en in 1597 terugkeerde, was commercieel gezien ook geen groot succes, maar in ieder geval werd ermee aangetoond dat het ondanks de Portugese aanwezigheid in Azië mogelijk was de retourreis te volbrengen. Een jaar later vertrokken in totaal 22 schepen naar Indië. Deze waren veelal gefinancierd met kapitaal van Vlamingen en Brabanders die na de val

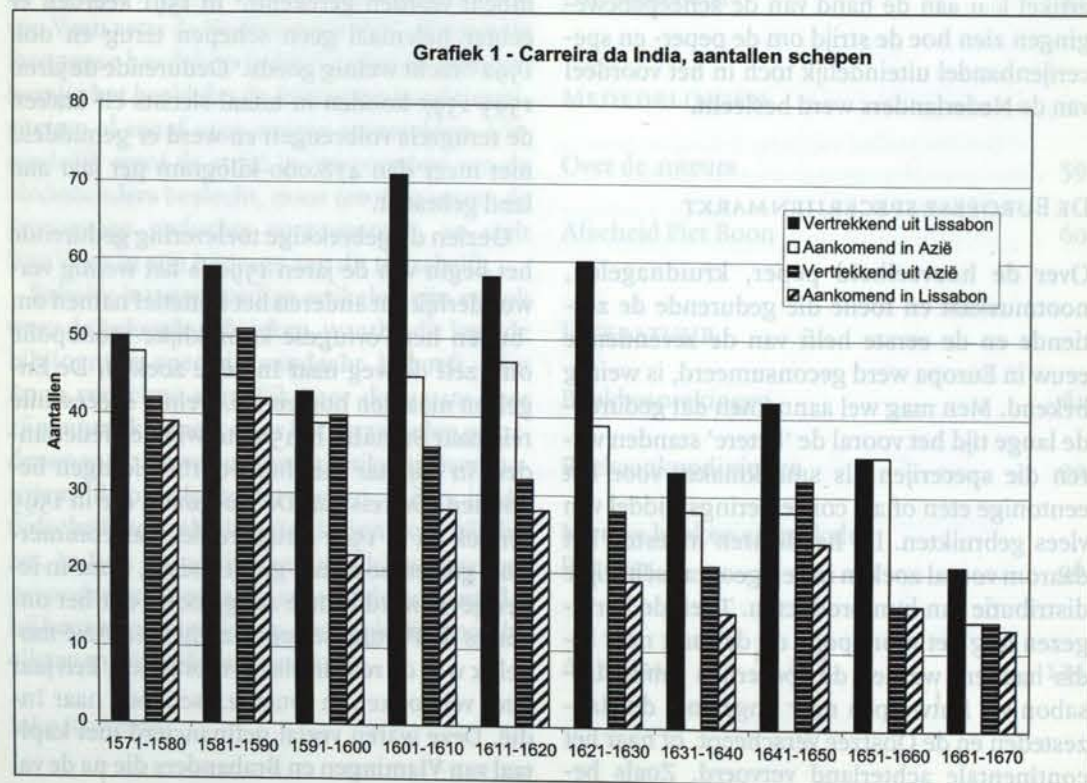
van Antwerpen en soms na veel omzwervingen in de Verenigde Provinciën waren terechtgekomen. De meest winstgevende reis was die van Van Neck die in 1598 met acht schepen vertrok en waarvan binnen het Portugese netwerk van kooplieden en financiers al in juli 1599 werd gemeld dat de eerste vier waren teruggekeerd met ruim 400.000 kilogram peper en 200.000 kilogram kruidnagelen aan boord. Er werd toen ook al voorspeld dat dit wel eens het einde van de Portugese specerijenhandel zou kunnen betekenen.⁷

Deze voorspelling was ietwat voorbarig, want zoals uit grafiek 1 blijkt, leefde de *Carreira da India*, de Portugese vaart naar India, vanaf 1600 weer op.⁸ De aankomst van zes kraken binnen dat ene jaar had echter tot gevolg dat de peperprijs, die in de jaren 1580 nog 2,42 gulden per kilogram⁹ bedroeg, daalde tot 1,75 gulden per kilo. Van het jaar 1607 is bekend dat er drie

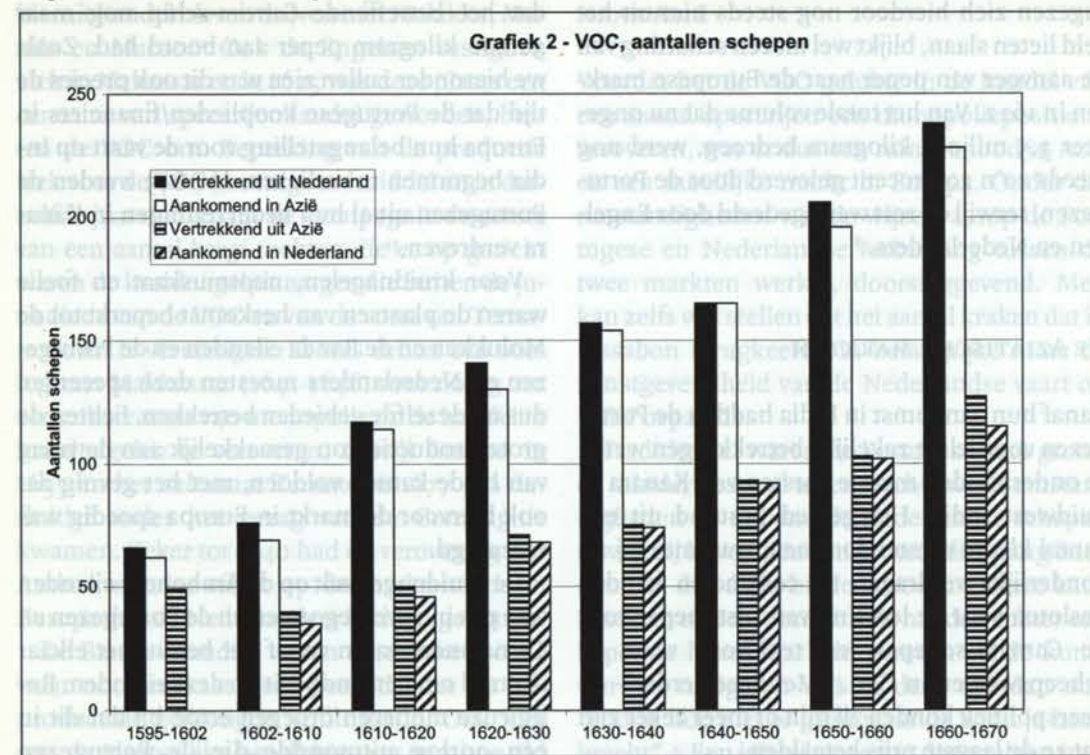
kraken aankwamen met een totale lading van 500.000 kilogram, die de prijs weer verder deden dalen naar 1,65 gulden per kilo.¹⁰

De Nederlandse reactie op de manier waarop de Europese markt zich ontwikkelde, was om in eerste instantie in eigen huis orde op zaken te stellen door de hele Aziatische handel te concentreren in de VOC, die vanaf 1602 binnen Nederland hierop het monopolie kreeg. De stroom van specerijen, aangekocht door de voorcompagnieën, hield daarmee echter nog niet op. Zo leverde de vloot van Van Heemskerck in de jaren 1603-1604 zo'n 700.000 kilogram peper af waarvoor nog een prijs gevraagd werd van 2,31 gulden per kilo.¹¹ In 1607 werd in reactie op de prijsverlaging in Lissabon de prijs in Amsterdam met bijna twintig procent verlaagd tot 1,89 gulden per kilo. Van de vloot van Van Warwijck, die in de jaren 1604-1607 terugkeerde, lag in 1610 nog een groot deel van de

Grafiek 1. *Carreira da India*, aantallen schepen.



Grafiek 2. VOC, aantallen schepen.



peper in de pakhuizen, hoewel deze aangeboden werd tegen een prijs die nog eens ruim twintig procent lager lag, namelijk 1,44 gulden per kilo, te betalen na vijftien maanden!¹²

Omstreeks 1610 was de Europese markt dus overstroomd met peper. Hetzelfde was ongetwijfeld het geval met nootmuskaat en foelie. Het feit dat de VOC in 1610 haar eerste dividend uitkeerde in de vorm van foelie en peper en in 1612 in nootmuskaat was daarvoor tekenend.¹³ De situatie werd ook allerminst verbeterd door het persoonlijk voordeel dat bewindhebbers erbij hadden om zoveel mogelijk schepen te sturen en zoveel mogelijk specerijen naar Europa te halen. Zij ontvingen tot 1623 1% van de kosten van de uitrusting van de schepen en tot 1647 eenzelfde percentage van de inkomsten van de verkopen.¹⁴ Hoeveel zij hieraan verdiend hebben laat zich raden aan de hand van grafiek 2. Van het begin af aan, ook in de moeilijke aanloopjaren van de VOC, groeide het aantal vertrekkende en terugkerende schepen fors.

Door de sterk negatieve prijselasticiteit kwamen verdere prijsverlagingen en de daaruit voortvloeiende additionele verkopen meer ten goede aan de bewindhebbers dan aan de aandeelhouders.¹⁵ Om de winsten van de Compagnie te vergroten kon men alleen het afzetgebied vergroten en de toevoer door de concurrentie aan banden leggen. Vanaf 1609, het begin van het Twaalfjarig Bestand, zochten de Nederlanders hun weg naar de Middellandse Zee, met Livorno en Venetië als eindbestemming. Door de specerijen daar tegen zeer gunstige voorwaarden aan te bieden, slaagden zij er uiteindelijk in de toevoer via Alexandrië tot stilstand te brengen.¹⁶ Bovendien kwam in 1619 de Engelse *East-India Compagnie* (EIC), die in 1600 was opgericht, met de VOC tot overeenstemming over een onderlinge verdeling van de markt in Europa en over een samenwerking in kaapvaart en handel in Aziatische wateren. Ieder zou de helft van de peper krijgen terwijl de VOC tweederde en de EIC éénderde van de andere specerijen in

Europa zou mogen verhandelen.¹⁷ Dat de Portugezen zich hierdoor nog steeds niet uit het veld lieten slaan, blijkt wel uit een schatting van de aanvoer van peper naar de Europese markten in 1622. Van het totale volume dat nu ongeveer 3,5 miljoen kilogram bedroeg, werd nog steeds zo'n 20 procent geleverd door de Portugezen, terwijl de rest werd gedeeld door Engelsen en Nederlanders.¹⁸

DE AZIATISCHE MARKTEN

Vanaf hun aankomst in India hadden de Portugezen voordelige zakelijke betrekkingen weten te onderhouden met de vorsten van Kanara in Zuidwest India. Het gebied bestond uit een aantal kleine vorstendommen, waarmee zij afzonderlijke verdragen en contracten hadden gesloten voor de levering van rijst, peper voor de *Carreira*-schepen en teakhout voor de scheepswerven in Goa.¹⁹ Met deze verdeel- en heerspolitiek konden zij min of meer zeker zijn dat ze de laagste prijs betaalden.

Omdat langs de Westkust van India de Portugese maritieme macht het sterkst was, gaven zowel de Engelsen als de Nederlanders voorlopig de voorkeur aan Atjeh als peperleverancier, omdat dit vorstendom de Portugezen vijandig gezind was.²⁰ De leveranties uit Atjeh kwamen derhalve naast die uit India op de Europese markt terecht en veroorzaakten daarmee de hiervoor beschreven overvloed.

Aan de ideale positie van de Portugezen kwam in het begin van de zeventiende eeuw een eind toen een van de vorsten van Kanara zich opwierp als heerser over het hele gebied. Na contact te hebben gezocht met de Engelsen kreeg hij de kans de Portugezen tegen hen uit te spelen, zodat deze in 1621 voor het eerst hogere prijzen moesten betalen voor de peper.²¹ Een verdere prijsverhoging volgde in 1626, terwijl in die tijd de prijzen in Lissabon op hun laagst waren.²² In 1630 werd de prijs in Kanara nog eens met 30 procent verhoogd en dit was voor de Portugezen kennelijk het breekpunt: zij wei-

gerden deze prijs te accepteren met het gevolg dat het betreffende *Carreira*-schip nog maar 30.000 kilogram peper aan boord had. Zoals we hieronder zullen zien was dit ook precies de tijd dat de Portugese kooplieden/financiers in Europa hun belangstelling voor de vaart op India begonnen te verliezen. In 1645 werden de Portugezen uit al hun nederzettingen in Kanara verdreven.²³

Voor kruidnagelen, nootmuskaat en foelie waren de plaatsen van herkomst beperkt tot de Molukken en de Banda eilanden en de Portugezen en Nederlanders moesten deze specerijen dus uit dezelfde gebieden betrekken. Echter, de grote productie kon gemakkelijk aan de vraag van beide kanten voldoen, met het gevolg dat ook hiervoor de markt in Europa spoedig was verzadigd.

De kruidnagelteelt op de Ambonese eilanden was pas in 1570 begonnen en de Portugezen en Ternatanen waren vanaf het begin met elkaar in strijd om het landbezit op deze eilanden. Religieuze motieven droegen ertoe bij dat dit in een oorlog uitmondde die de Portugezen dwong hun fort op Ternate te verlaten en zich te vestigen op Ambon en Tidore. Tot hun teleurstelling verschaftte hun vestiging in het fort op Ambon hen geen toegang tot de productie van kruidnagelen, omdat die in de Islamitische gebieden werden gekweekt, zodat de handel in handen bleef van Oost Javanen. In 1605 kreeg Steven van der Haghen, die er door de bewindhebbers van de VOC met zijn vloot op uitgestuurd was om zoveel mogelijk schade te berokkenen aan de Portugezen, de volle steun van de Ternatanen bij de verovering van de Portugese forten op Ambon en Tidore, maar na afloop kwam de VOC in dezelfde positie te verkeren. De Compagnie bleef afhankelijk van haar contractuele recht om kruidnagelen van Ternate te betrekken en van de open contracten met de onafhankelijke heersers van de eilanden Hitu en Hoamoal. Daar gaven de boeren er echter de voorkeur aan hun producten tegen een prijs die 50 procent hoger lag te verkopen aan Portugese en Javaanse handelaren die zich in

Makassar hadden teruggetrokken en die van hieruit handel bleven drijven met Malakka, Manila en Macao.²⁴ Ook de Engelsen vestigden zich in Makassar en in 1625 was deze plaats een centrum van specerijenhandel geworden, buiten de VOC om. Beperking van de productie leek voor de VOC het enige redmiddel en in datzelfde jaar ondernam de Compagnie de eerste van een aantal hong-tochten die er op gericht waren de kruidnagelplantages die buiten de jurisdictie van de VOC en van de vorst van Ternate vielen te vernietigen. Er was echter een oorlog met Makassar (1641-1646) voor nodig om een zekere mate van monopolie op de handel in kruidnagelen te veroveren, terwijl Ambon in 1655 en het sultanaat Ternate in 1677 pas definitief onder het gezag van de Compagnie kwamen. Zeker tot 1640 had de verovering van Ambon minder effect op de marktsituatie in Europa dan de Nederlanders hadden gehoopt.

De Banda-eilanden waren de unieke locatie waar nootmuskaat werd geteeld, met als bijproduct de gedroogde schil: foelie. Ook hier was de plaatselijke bevolking nog geruime tijd in staat haar producten via andere kanalen te slijten, terwijl de VOC meende hierop het alleenrecht te hebben. Om aan de 'sluikhandel' een einde te maken, werden tenslotte door Jan Pietersz. Coen maatregelen genomen die niet de goedkeuring van de Heeren XVII konden wegdragen. Wat er van de bevolking overbleef, werd vervangen door Nederlandse 'perkeniers' en arbeidskrachten die van elders werden geïmporteerd, zoals Chinezen. In 1622 had de VOC het volledige monopolie over de foelie en de noten.

Ook de kaneelhandel van Sri Lanka viel uiteindelijk rondom 1640 vrijwel geheel in Nederlandse handen. Maar ondanks de reeks van veroveringen van Portugese vestigingen langs de kust van Zuidwest India, eindigend met de val van Cochin in 1663, lukte het nooit om het monopolie op peper te verkrijgen. Het aandeel van de EIC, die in die tijd gebruik maakte van de diensten van Portugese handelaren, was daarvoor te groot geworden.

DE PORTUGESE EN NEDERLANDSE VAART NAAR AZIË

Voordat het de VOC gelukte in de handel van een aantal specerijen een monopoliepositie te veroveren, was er dus een ruim aanbod in Azië en een moeilijke markt in Europa. Onder die omstandigheden was de wijze waarop de Portugese en Nederlandse verbinding tussen de twee markten werkte, doorslaggevend. Men kan zelfs wel stellen dat het aantal kraken dat in Lissabon terugkeerde in belangrijke mate de winstgevendheid van de Nederlandse vaart op Indië bepaalde.

Traditioneel waren de Portugese *naos* groter en minder bestand tegen slechte weersomstandigheden op zee dan de Nederlandse schepen terwijl zij bovendien een grotere diepgang hadden²⁵ en dus dicht bij de kust een grotere kans maakten op schipbreuk.²⁶ Ze hadden echter een beperkte bezeilbaarheid gemeen en de kunst van het navigeren was in deze tijd dan ook "vooral hoe niet te gaan waar de wind je heen bracht".²⁷ Een juiste keuze van de te volgen route en het tijdstip van vertrek, met de daaraan verbonden windrichtingen en zeestromingen was daarbij van het grootste belang.

De zeeroutes voor de reis naar India en voor de handel binnen Azië zijn uitvoerig elders beschreven.²⁸ Vanaf de reis van Vasco da Gama maakten de Portugezen gebruik van de wind en stromingen die hen naar de kust van Brazilië brachten en vandaar langs Kaap de Goede Hoop. Vanwege de aprilstormen langs de Portugese kust vertrok men bij voorkeur tussen de tweede helft van maart en de eerste tien dagen van april uit Lissabon. Een vroeger vertrek had weinig zin, omdat men dan in de Indische Oceaan met de noordoost-moesson zou worden geconfronteerd. Een vertrek tussen mei en december had ook zijn bezwaren, omdat vanaf eind juli de sterke Agulhas tegenstroom het kanaal van Mozambique vrijwel ontoegankelijk maakte. De gouden regel was daarom dat men de Kaap begin juli moest zijn gepasseerd. Schepen die te laat waren, moesten óf om Madagas-

car heen varen en de grote oversteek over de Indische Oceaan wagen, óf terugkeren naar Lissabon, óf in Mozambique 'overwinteren'. In Lissabon vereiste de zeer beperkte tijd die beschikbaar was voor het vertrek een hoge graad van planning bij de financiering en aanschaf van de schepen en van toezicht op hun uitreding en bemanning.

Een deel van de schepen kwam in de tweede helft van augustus in India aan, het merendeel in september en sommigen zelfs eind oktober, om vervolgens vóór midden januari vanuit Goa of Cochin weer aan de terugtocht te beginnen. Statistisch gezien was 15 januari inderdaad de kritische datum.²⁹ Schepen die later vertrokken liepen een groter risico om ten onder te gaan bij de kust van Madagascar of van Zuidoost Afrika. Voor de handel in textiel en peper in het noorden en zuiden van India was de ligging van Goa ideaal, maar als eindpunt van de *Carreira da India* hadden de Portugezen geen slechtere plaats kunnen kiezen. De beperkte tijd die in India beschikbaar was tussen aankomst en vertrek, terwijl de datum van aankomst niet altijd te voorspellen was, maakte van de hele operatie een nachtmerrie. In die korte tijd moest van alles gebeuren: uitladen en onderhouden van de schepen, het ter beschikking hebben van het juiste geld,³⁰ het kopen van de peper op het juiste moment³¹ en het beladen van de schepen met peper en specerijen en met de privégoederen waarvoor vaak geen plaats meer was. Jan Huygen van Linschoten, in de jaren 1580 secretaris van de bisschop van Goa, had er geen goed woord voor over: "ende al ist dat het schip duysent fauten ende letselen heeft, so verswyghen zijt om niet te verliesen hare plaetsen ende profyten, die zy daer af hebben, al ist schoon datse wel weten dat het Schip niet gestelt is om voyagie te doen: want die giericheydt bedriecht die wyshey, ende stelt alle periculen achter de rug".³² Over de vraag waardoor het dieptepunt van de *Carreira da India* gedurende de jaren 1590 werd veroorzaakt, is nog steeds een discussie gaande. Grafiek 1 laat zien dat om te beginnen het aantal schepen dat in die jaren vertrok aanzienlijk lager lag dan in de vorige decennia. De

tekorten op de pepermarkt, die de aanleiding waren voor de Nederlandse vaart op Indië, werden echter voornamelijk veroorzaakt door het grote verlies aan schepen op de terugreis. Een en ander kan de nasleep zijn geweest van de Portugese deelname aan de Spaanse Armada van 1588,³³ of de voorbereidingen voor de volgende van 1596, die een tekort aan scheepsruimte, bemanning en ammunitie veroorzaakte, of een gebrek aan mankracht op de scheepswerven als gevolg van de hongersnoden en epidemieën van die tijd.³⁴ Hoe het ook zij, in de jaren 1590 waren de opdrachtgevers laat met bestellen of de scheepswerven laat met afleveren en er werden slechts elf nieuwe kraken te water gelaten, tegenover zeven in de vijf voorafgaande jaren en zestien of zeventien gedurende de volgende drie decennia.³⁵ De gevolgen van de onregelmatige aankomst van een geringer aantal schepen in India waren voorspelbaar: onvoldoende onderhouden en overbeladen werden zij op terugreis gestuurd. Zoals ook uit grafiek 1 blijkt, gingen er in dit decennium meer retourschepen verloren dan ooit tevoren. Van de 40 schepen die uit Goa vertrokken, volbrachten er slechts 22 de terugreis. De laatste zes meerden pas in 1600, dus aan het einde van het decennium, in Lissabon af.

Wat betreft de uit Lissabon vertrekkende schepen was de periode 1601-1630 voor de *Carreira* een tijd van opleving. Na de piek van 1601-1610 bleef het niveau tot 1630 op gemiddeld zo'n zes schepen per jaar, maar de gemiddelde grootte per schip daalde van 700 naar 500 ton (zie grafiek 3). Opvallend zijn gedurende deze periode de grote verliezen aan schepen, maar nu op de heenreis. Om dit te verklaren moeten we voorbijgaan aan de legende dat zij hevig te lijden hadden van de Nederlandse of Engelse kaapvaart. Gedurende de periode 1591-1630 gingen er in totaal 71 schepen van de *Carreira* verloren, waarvan welgeteld slechts veertien als gevolg van Engelse of Nederlandse aanvallen.³⁶ De belangrijkste oorzaken van de genoemde verliezen waren ongetwijfeld moeilijkheden met de financiering, onvoldoende controle op

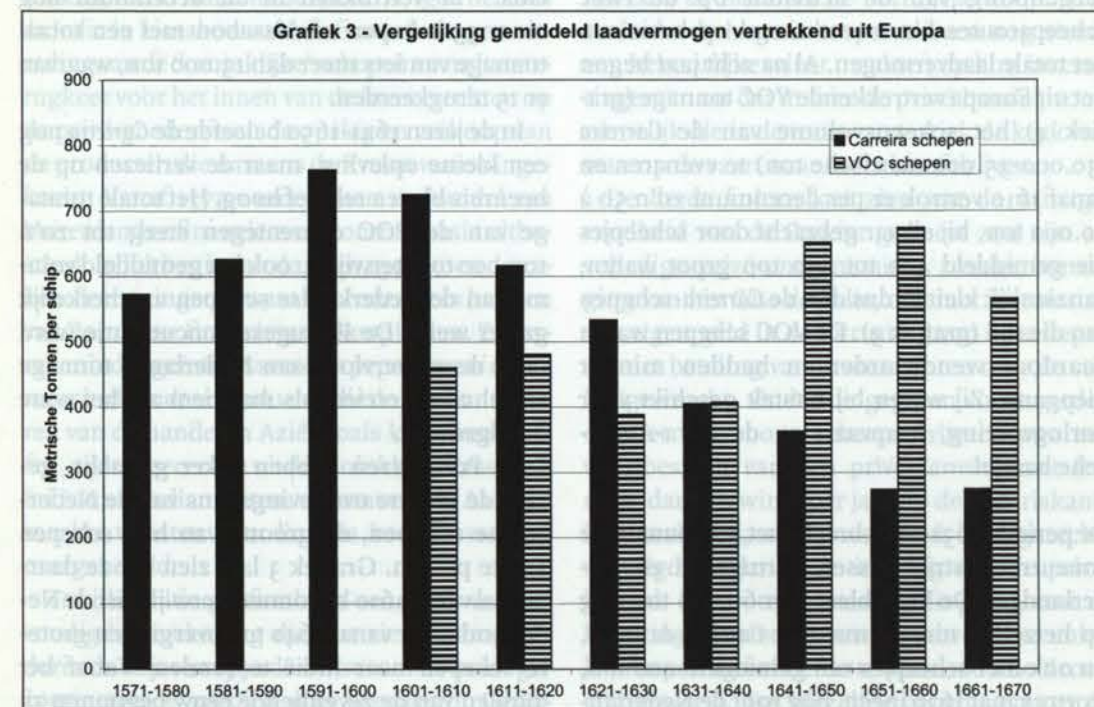
de bouw van de schepen en een gebrek aan goede stuurlieden. Daarnaast bleven vele kleinere schepen in Azië achter om te worden gebruikt in de intra-Aziatische handel of als tegenwicht tegen de machtsontplooiing van de Nederlanders. In de jaren 1621-1630 verloren de Portugezen een twintigtal schepen op de heenreis, waarvan drie door Nederlandse acties bij Mozambique,³⁷ maar in dit decennium stegen ook de verliezen op de terugreis weer. Minder dan een derde van het aantal schepen dat uit Lissabon vertrok keerde er uiteindelijk weer terug.

Wat de Portugezen aan navigatiekennis hadden opgebouwd, stond al vóór het einde van de zestiende eeuw ter beschikking van de Nederlanders, via vertalingen van Spaanse en Engelse leerboeken en manuscripten en kaarten die in handen van Plancius waren geraakt en door de routebeschrijvingen van Jan Huygen van Linschoten.³⁸ Nieuwe Nederlandse ontdekkingen waren het Karrenspoor in de Atlantische Oceaan en de

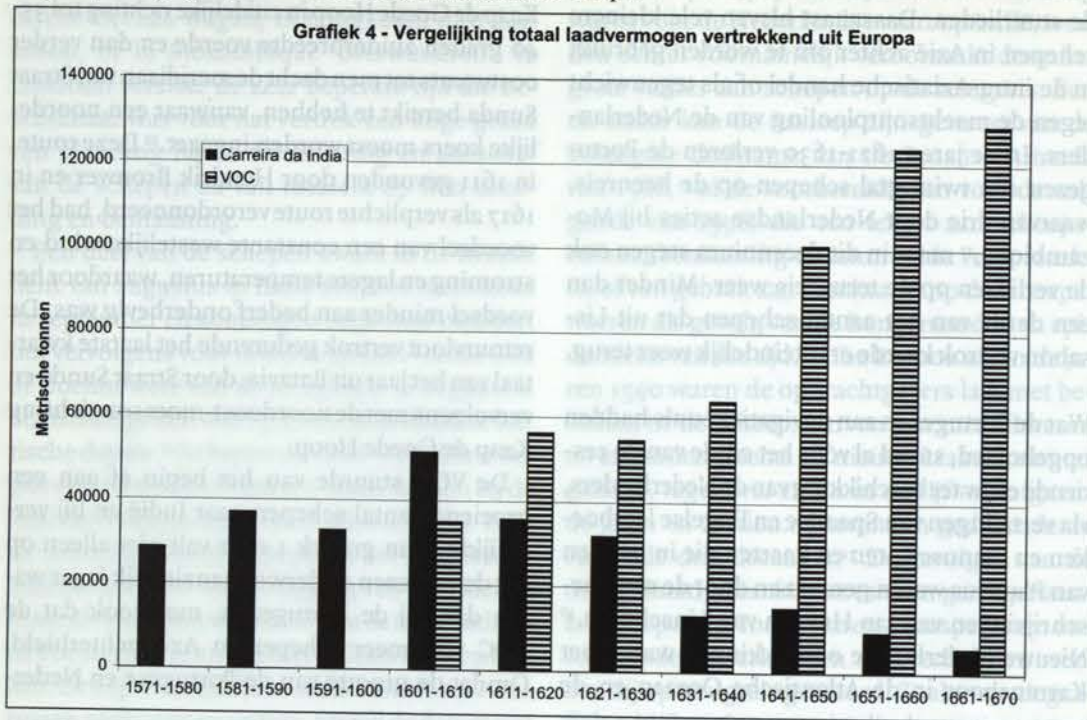
Brouweroute die de uitgaande schepen vanaf Kaap de Goede Hoop in zuidelijke richting tot 35-40 graden zuiderbreedte voerde en dan verder oostwaarts tot men dacht de meridiaan van Straat Sunda bereikt te hebben, vanwaar een noordelijke koers moest worden ingezet.³⁹ Deze route, in 1611 gevonden door Hendrik Brouwer en in 1617 als verplichte route verordonneerd, had het voordeel van een constante westelijke wind en stroming en lagere temperaturen, waardoor het voedsel minder aan bederf onderhevig was. De retourvloot vertrok gedurende het laatste kwartaal van het jaar uit Batavia, door Straat Sunda en vervolgens met de noordoost-moesson richting Kaap de Goede Hoop.

De VOC stuurde van het begin af aan een groeiend aantal schepen naar Indië en bij vergelijking van grafiek 1 en 2 valt niet alleen op dat de verliezen onderweg aanzienlijk lager waren dan bij de Portugezen, maar ook dat de VOC veel meer schepen in Azië achterhield. Omdat de grootte van de Portugese en Neder-

Grafiek 3. Vergelijking gemiddeld laadvermogen vertrekkend uit Europa.



Grafiek 4. Vergelijking totaal laadvermogen vertrekkend uit Europa.



landse schepen aanzienlijk verschilde is een vergelijking van de activiteit op de twee scheepsroutes het meest zinvol op basis van het totale laadvermogen. Al na acht jaar begon het uit Europa vertrekkende VOC tonnage (grafiek 4) het scheepsvolume van de *Carreira* (30.000-35.000 metrische ton) te evenaren en vanaf 1610 vertrok er per decennium zo'n 50 à 60.000 ton, bij elkaar gebracht door scheepjes die gemiddeld 400 tot 450 ton groot waren; aanzienlijk kleiner dus dan de *Carreira*-schepen van die tijd (grafiek 3). De VOC schepen waren daardoor wendbaarder en hadden minder diepgang. Zij waren bij uitstek geschikt voor oorlogvoering, kaapvaart en de intra-Aziatische handel.

De periode 1631-1640 bracht het keerpunt in de concurrentiestrijd tussen Portugezen en Nederlanders. De VOC bleef met 60.000 ton nog op hetzelfde niveau, maar de *Carreira da India*, nu ook met scheepjes van gemiddeld 400 ton, stortte vanaf 1630 ineen, nog voor de Nederlan-

ders in 1636 begonnen met hun blokkades van Goa.⁴⁰ Er vertrokken in dit decennium nog maar 33 schepen uit Lissabon met een totaal tonnage van iets meer dan 13.000 ton, waarvan er 15 terugkeerden.

In de jaren 1641-1650 beleefde de *Carreira* nog een kleine opleving, maar de verliezen op de heenreis bleven relatief hoog. Het totale tonnage van de VOC daarentegen steeg tot zo'n 100.000 ton, terwijl nu ook het gemiddeld volume van de Nederlandse schepen aanmerkelijk groter werd. De Portugese concurrentie werd door deze overvloed aan Nederlands tonnage zowel commercieel als maritiem als het ware doodgedrukt.

De Portugezen hebben zeker getracht, gezien de grotere overlevingskansen van de Nederlandse schepen, de grootte van hun schepen aan te passen. Grafiek 3 laat zien dat ze daarmee al vanaf 1610 begonnen, terwijl juist de Nederlanders er vanaf 1640 toe overgingen grotere schepen naar Indië te zenden. Vanaf het midden van de zeventiende eeuw begonnen zij

ook de ontwikkelingen in de Nederlandse en Engelse scheepsbouw toe te passen in de constructie van hun eigen *naos*, maar het zou tot het einde van de jaren 1660 duren voordat betere controle op de reizen en bestraffing van kapiteins die zich niet aan hun orders hielden, ertoe leidden dat de schepen uit zowel Lissabon als Goa op tijd vertrokken, waardoor het verlies van schepen aanmerkelijk verminderde.⁴¹

Uit grafiek 4 kan men afleiden dat de financiers van de *Carreira da India*, ondanks de grote verliezen aan schepen, tot het einde van de jaren 1620 toch nog redelijk optimistisch bleven en door bleven gaan met het uitreden van gemiddeld meer dan 3.000 ton per jaar. Er blijven dus nog twee vragen te beantwoorden: waarom zij die grote verliezen op de koop toe namen en waarom hieraan vanaf 1630 plotseling een einde kwam.

DE FINANCIERING

De Portugese scheepsbouw voor de *Carreira* en de vaart op Azië zelf waren oorspronkelijk een koninklijk recht. Namens de Kroon zorgde het *Casa da India* in Lissabon voor de financiering en uitreding van de 'koninklijke' schepen en na hun terugkeer voor het innen van de invoerrechten op de privé-goederen en de opslag en verkoop van de producten die namens de Kroon waren ingekocht. Vanaf 1575 werden vaart en handel aan buitenlandse financiers op contractbasis uitbesteed. In het begin van de jaren 1590, toen de zaken slecht gingen, kwam het contract in handen van Portugese financiers en kooplieden. Zij waren minder geïnteresseerd in peper, maar des te meer in de andere producten die de resultante waren van de handel in Azië, zoals katoenen stoffen, zijde, specerijen uit de Molukken, kaneel uit Sri Lanka en diamanten, waarmee de in Azië gemaakte winsten naar Europa konden worden overgeheveld.

Ter illustratie geeft tabel 1 een sterk vereenvoudigde berekening die laat zien waarop gedurende de jaren 1590 de winst voor de beide gecontracteerde partijen was gebaseerd. Gedu-

rende deze periode zorgde het *Casa da India* voor de uitrusting van de schepen terwijl de privé-handelaren de aankoop van de 'koninklijke' peper en van hun eigen goederen financierden. Bij terugkeer in Lissabon verkochten zij de peper voor een van tevoren vastgestelde (lage) prijs aan het *Casa da India*, die deze vervolgens voor bijna het dubbele doorverkocht aan de Portugese kooplieden die op de handel in Europa waren georiënteerd en waarvan de meeste tot het zelfde circuit behoorden als degenen die in de vaart op Azië investeerden. De privé-goederen mochten vrij worden verkocht na betaling van twintig procent belasting op de verkoopwaarde. Over de peper werden geen invoerrechten betaald. Ongeveer negentig procent van de waarde van de importen in Lissabon, die werd aangegeven voor het betalen van invoerrechten, had in die jaren betrekking op textiel en ongeveer de helft van het inkomen van het *Casa da India* bestond dan ook uit invoerrechten op de privé-handel,⁴² naast de winsten gemaakt op het 'koninklijk' aandeel in de peper.

Uit de eerste twee kolommen blijkt dat zowel het *Casa da India* als de Portugese kooplieden ondanks de hoge scheepsverliezen nog steeds een behoorlijke winst maakten op hun investeringen, maar dat in feite de privé-handel, voornamelijk die in de vorm van textiel, de kurk was waarop de vaart naar India bleef drijven.

De derde kolom laat zien wat de winstgevendheid van de *Carreira* geweest zou zijn als volledige privé-onderneming, zonder inmening van het *Casa da India*, dus met investering van eigen geld in de uitrusting van de schepen en met betaling van invoerrechten over de volledige vracht. Onder de gegeven voorwaarden en met haar hoge scheepsverliezen zou een voortbestaan van een privé-*Carreira*, met iets meer dan 4% winst per jaar op de zeer riskante investeringen, ternauwernood zijn gerechtvaardigd, ondanks de inbreng van de privé-handel. De grote winnaar in dit geval, met de belastinginkomsten waartegenover geen enkele investering behoefde te staan, zou de Kroon zijn geweest. Tot diezelfde conclusie moet de

Tabel 1 Carreira da India – Schatting van de gemaakte winsten gedurende de jaren-1590 (miljoenen cruzados)

	Casa da India	Carreira Contractor	Geprivatiseerde Carreira
Investeringen			
Uitrusting	2,15		2,15
Pepergeld		1,60	1,60
Privé-geld		4,52	4,52
Totaal	2,15	6,12	8,27
Inkomsten			
Peper	1,50	1,60	3,10
Privé goederen		7,87	7,87
Ontvangen invoerrechten	1,57		
Bruto inkomsten	3,07	9,47	10,97
Betaalde invoerrechten		1,57	2,19
Netto inkomsten	3,07	7,90	8,78
Winst	0,92	1,78	0,51
Percentage op investering (in 1,4 jaar)	43	29	6

Aannamen:

In jaren-1590 43 vertrekkende schepen uit Lissabon waarvan er 22 terugkeerden

Uitrustingskosten 50.000 cruzados per vertrekkend schip

Pepergeld uit Lissabon 49 ton zilver

Privé-geld uit Lissabon 138 ton zilver

Waarde van privé goederen aankomend in Lissabon 7.870.000 cruzados

Invoerrechten 20% van aangegeven waarde

Hoeveelheid peper aangekomen in Lissabon 100.000 quintals

Verkoopprijs peper aan Casa da India 16 cruzados per quintal

Verkoopprijs peper in Lissabon 31 cruzados per quintal

raadgever van de Spaanse koning, Olivares, gekomen zijn toen hij voorstelde een Portugese Oost-Indische Compagnie op te richten waarvan de aandeelhouders 4% per jaar zouden ontvangen en die in 1629 ook daadwerkelijk werd opgericht, maar in 1633 al weer ter ziele ging.

Ook een tweede Engelse Compagnie, die in 1617 als privé-onderneming was opgericht, werd in 1628 weer opgeheven.

In 1598 verliep het contract zonder te worden vernieuwd. Het Casa da India nam het geheel weer onder haar hoede, maar de Portugese kooplieden bleven gebruik maken van de vaart tussen Lissabon en Goa tegen betaling van vrachtkosten en invoerrechten, terwijl zij voor de financiering van de vloten werden gedwongen peper af te nemen tegen prijzen die boven de heersende marktprijs lagen, of in plaats daarvan, leningen te verstrekken om nieuwe schepen uit te rusten.⁴³ Het voortdurende geharrewar hierover was zeker niet bevorderlijk voor een tijdige financiering en een goede planning en controle op de kwaliteit van de schepen en de voorgeschreven vertrekkedata.

In 1629 kwam er plotseling een einde aan de belangstelling van de Portugese kooplieden en financiers voor de Carreira da India. De meeste van hen waren nieuwe christenen,⁴⁴ die in Portugal voortdurend onder bedreiging van de in-

quisitie stonden, maar die het toch niet was toegestaan het land te verlaten. Door grote geldnood gedwongen en in een poging zijn afhankelijkheid van de Genuese financiers te verminderen, kondigde de Spaanse kroon in november 1629 een nieuwe wet af die voor de Portugese nieuwe christenen de mogelijkheid opende zich in Spanje of elders in het Spaanse rijk te vestigen en hun diensten te verlenen als financiers van de Spaanse Kroon en in de handel met Zuid en Midden-Amerika.⁴⁵ De uittocht die hierop volgde, had een totale inzinking van de economische activiteit in Lissabon tot gevolg⁴⁶ en afgezien van een korte opleving gedurende de jaren 1640 zou de Carreira da India hiervan nooit meer herstellen. Ook voor de hiervoor genoemde Portugese Oost-Indische Compagnie hadden de financiers geen enkele belangstelling.⁴⁷

Over de financiering van de VOC is al ruimschoots gepubliceerd,⁴⁸ maar een paar specifieke punten moeten hier wel worden genoemd. De Nederlandse voorcompagnieën waren in wezen niet anders dan groepjes mensen die geld bij elkaar legden voor de uitrusting van een vloot die na terugkeer weer samen met de lading werd verkocht, waarna eventueel weer een nieuwe vloot werd uitgerust. Deze praktijk, die zich in de gedachtewereld van vele participanten van de VOC had vastgezet, zou vele moeilijkheden opleveren voor de bedrijfsvoering van de Compagnie. Immers, de financiering van de VOC was gebaseerd op de uitgifte van aandelen op het moment van oprichting en de gemaakte winsten zouden weer opnieuw worden geïnvesteerd.

Een doorn in het oog van vele aandeelhouders waren natuurlijk ook de uitgaven voor de oorlogstaak die de VOC kreeg toebedeeld. Niettegenstaande de moeilijke jaren gingen de bewindhebbers door met de opbouw van een maritieme en militaire macht en de vestiging van een groot aantal forten in Azië.⁴⁹ In 1610 had de Compagnie zeven forten, negen schepen, 600 soldaten en 500 zeelieden in Azië; in 1623 waren deze aantallen uitgebreid tot 21 for-

ten, meer dan 100 schepen en ongeveer 2000 man burgerlijk en militair personeel.⁵⁰ Samen met de hierboven beschreven malaise in de specerijenhandel, was dit er de oorzaak van dat, ondanks belangrijke steun van de overheid,⁵¹ de participanten gedurende de eerste dertig jaar maar zeer onregelmatig dividend ontvingen. Gedurende het eerste octrooi van 21 jaar bedroeg het totale dividend 200%, waarvan 155% in de vorm van foelie, peper of noten.⁵² Vele aandeelhouders waren dan ook van mening dat het VOC-octrooi na 1621 niet moest worden verlengd, maar in 1618 stelden de bestuurders aan de Staten-Generaal voor dit wél te doen, "gezien de verplichtingen tegenover de Indianen, de reeds gemaakte kosten en het feit dat de vijand de forten zou gebruiken".⁵³

Geredeneerd vanuit de conclusies van tabel 1 over de winstgevendheid van een privé-onderneming op de vaart naar Azië kan men zich terecht afvragen hoe de Nederlandse voorcompagnieën en de VOC gedurende haar aanloopperiode konden overleven, laat staan winst maken. Een analyse van de uitrustingskosten van een aantal Nederlandse en Portugese vloten geeft hierop gedeeltelijk antwoord. De kosten van uitrusting van schepen van de voorcompagnieën, vóór dat zij belast werden met een oorlogstaak, lagen tussen 110 en 150 gulden per ton. Bij de VOC, die bezig was haar Aziatische netwerk van handelsposten en militaire versterkingen op te bouwen en kleinere schepen gebruikte, lag dit gedurende de eerste jaren tussen 200 en 230 gulden per ton. Ter vergelijking: voor de Portugese schepen bedroegen de uitrustingskosten ongeveer 190 tot 210 gulden per metrische ton.⁵⁴

De voorcompagnieën hadden echter niet alleen het voordeel van lagere uitrustingskosten. Zij verkeerden in Europa in een bijzonder gunstige marktsituatie en hadden bovendien het voordeel dat zij geen invoerrechten hoefden te betalen. De VOC concentreerde zich in eerste instantie ook op de specerijenhandel, maar begon haar bestaan in een verzadigde markt. Zij had echter het voordeel dat zij leningen kon af-

sluiten om tijdelijke tekorten te overbruggen terwijl zij tot aan het einde van het Twaalfjarig Bestand subsidies ontving van de Staten-Generaal in de vorm van oorlogsschepen en kwijtschelding van invoerrechten.

In 1614 ontving de Compagnie van de Staten-Generaal een algemene commissie tot kaapvaart tegen de Portugezen en Spanjaarden. Deze kaperactiviteiten werden vooral gericht tegen de Portugese en inheemse intra-Aziatische handel en de zilvertransporten van Aca-pulco naar de Filippijnen, maar het is zeer de vraag of de hieruit voortvloeiende baten de extra kosten dekten. Vanaf het begin van de jaren 1630 begon deelname in de intra-Aziatische handel, vooral die vanuit Japan en China, haar vruchten af te werpen. Tot die tijd had de Compagnie haar voortbestaan vooral te danken aan de aanzienlijk geringere verliezen aan schepen op de route naar en van Indië.

CONCLUSIES

Ruim vijftig jaar geleden schreef Holden Furber in zijn 'klassieke' *Rival Empires of Trade in the Orient*: "De ervaring van de eerste zes decennia van de zeventiende eeuw overtuigde tijdgenoten in Noord-Europa ervan dat de Oost-Indische handel voorbehouden moet zijn aan een nationaal monopolie".⁵⁵ Hoewel hij hierbij in de eerste plaats dacht aan de Nederlanders die de Engelsen uit Azië probeerden te weren, gold deze zienswijze zeker ook voor de Portugezen. Door het enorme productiepotentieel in Azië veroorzaakte het gelijktijdig functioneren van de Portugese *Carreira da Índia* en de Nederlandse vaart naar Indië gedurende de eerste dertig jaar van de zeventiende eeuw een overvloedig aanbod van peper en andere specerijen op de relatief beperkte markt in Europa en werden Portugezen en Nederlanders scherpe concurrenten van elkaar.

Ondanks de dalende Europese prijzen concentreerde de VOC zich in eerste instantie vooral op de peper- en specerijenhandel. Haar vaart

op Indië kon zich gedurende de moeizame aanloopjaren vooral handhaven door een meer solide scheepsbouw, een betere keuze van het eindpunt van de route en een betrouwbaarder en veiliger traject. Deze factoren droegen ertoe bij dat de VOC aanzienlijk minder scheepsverliezen leed en een belangrijke maritieme macht kon opbouwen in Azië. Staatssubsidies in de vorm van schepen en kwijtschelding van invoerrechten maakten de financiering van de handel, kaapvaart en oorlogvoering in Azië gemakkelijker terwijl de VOC ook geruime tijd de betaling van dividenden kon uitstellen en daarbij werd gesteund door de Staten-Generaal. Geografische uitbreiding van de markten in Europa en de Middellandse Zee leidde bovendien tot een vergroting van de afzet.

De *Carreira da Índia* kon niettegenstaande de grote scheepsverliezen in stand worden gehouden dank zij de zeer winstgevende privé-handel in katoenen stoffen, zijde, specerijen uit de Molukken, kaneel uit Sri Lanka en diamanten. Het grote verlies aan schepen op deze route kan voornamelijk worden verklaard uit een gebrek aan goede stuurlieden en een slechte controle op de bouw en op het vertrek van de schepen dat binnen een zeer beperkte tijdslimiet moest plaatsvinden. De ineenstorting van de Portugese vaart naar India na 1630 was niet het gevolg van Engelse of Nederlandse oorlogsactiviteiten of kaperij, maar van het feit dat de Portugese kooplieden/financiers vanaf 1629 de kans kregen naar Castilië of naar elders binnen het Spaanse imperium te emigreren.

Doordat zij beiden in dezelfde markten opereerden was de Portugese vaart naar India gedurende de aanlooptijd van de VOC allerm minst een 'quantité négligeable'. De inzinking van de jaren 1590 zette de Nederlanders ertoe aan zelf de weg naar Indië te vinden. De VOC raakte in de eerste tien jaar van haar bestaan in grote financiële moeilijkheden. Nadat de *Carreira da Índia* opleefde en in de jaren 1620 weer inzakte, ontvingen de aandeelhouders met iets meer regelmaat hun dividend, maar pas toen de *Carreira* in de jaren 1630 vrijwel ineenstortte, kwam

voor de VOC de weg vrij voor het sturen van meer scheepsruimte en voor vrijwel jaarlijkse uitkeringen aan de aandeelhouders. Men kan zich derhalve ook afvragen of het militair geweld, zoals in 1622 tegen de bevolking van de Banda eilanden, aan het einde van de jaren-1630 tegen de Portugezen in Malakka en Sri Lanka, in de jaren 1640 tegen Makassar en gedurende de jaren 1650 en 1660 tegen de Portugese nederzettingen in Zuidwest India, noodzakelijk is geweest. Vanuit het monopolistisch denken van de dienaren der Compagnie was het echter een kwestie van zelfbehoud.

NOTEN

- 1 Zie bijvoorbeeld F.S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC* (Zutphen 2002) 15; 'De Portugezen, die aan het einde van de 16^e eeuw toch al grote moeite hadden hun schepen veilig en op tijd vanuit Azië naar Lissabon te laten overkomen, hadden geen verweer tegen Engelse kapers in de zuidelijke Atlantische Oceaan'.
- 2 A.J.R. Russell-Wood, *The Portuguese Empire, 1415-1808* (Baltimore 1998) 44-47.
- 3 In de op Portugese bronnen gebaseerde literatuur vindt men gewichten van specerijen meestal uitgedrukt in quintals. Een lichte quintal was 51,4 kilogram.
- 4 J.C. Boyajian, *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs 1580-1640* (Baltimore en Londen 1993) 21.
- 5 P.T. Rooney, 'Habsburg fiscal policies in Portugal 1580-1640' in: *Journal of European Economic History* 23 (1994) 548. H. Kellenbenz, 'Autour de 1600: Le commerce du poivre des Fugger et le marché international du poivre' in: *Annales, Economies-Sociétés-Civilisations* 11 (1956) 1-28. Boyajian, *Portuguese trade*, 248.
- 6 Berekend uit gegevens van Rooney, 'Habsburg fiscal policies', 548.
- 7 J. Gentil da Silva, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Évora et Veiga* (Parijs 1956) 63-64.
- 8 De gegevens voor de gebruikte grafieken betreffende de *Carreira da Índia* zijn ontleend aan V. Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial* 3 (Lissabon 1991) 49; A. Lopes, E. Frutuoso, P. Guinote, 'O movimento da Carreira da Índia nos secs. XVI-XVIII. Revisão e propostas' in: *Mare Liberum* 4 (1992) 187-265 en T. Bentley Duncan, 'Navigation between Portugal and Asia in the sixteenth and seventeenth centuries' in: E.J. van Kley en C.K. Pullapilly eds., *Asia and the West. Encounters and exchanges from the age of exploration*, (Notre Dame, Indiana 1986) 3-25. De VOC gegevens zijn ontleend aan J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, I. Schöffner, *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries* 1 (Den Haag 1987) 163-164, 174, 177. Voor een handzaam overzicht van de data van Magalhães Godinho en van Bruijn, Gaastra en Schöffner, zie J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, *Ships, sailors and spices. East India Companies and their shipping*

in the 16th, 17th and 18th century (Amsterdam 1993). De gegevens over de Portugese tonnages moeten met grote voorzichtigheid worden gehanteerd, maar zij geven toch een aardig beeld van de geschiedenis van de Portugese vaart op Indië in vergelijking met de VOC.

- 9 De prijzen van specerijen werden in Portugal meestal vermeld in cruzados per quintal, die in Nederland in Vlaamse groten per pond, maar om vergelijking mogelijk te maken worden ze hier, op basis van het zilvergehalte van de munten in die tijd, omgerekend naar Nederlandse guldens per kilogram.
- 10 V. Magalhães Godinho, 'Finanças publicas e estrutura do Estado' in: J. Serrão (ed.) *Dicionário de História de Portugal III* (Porto 1981) 37-38. Gemeente Archief Amsterdam Not. Archief 107, fo 226v-228.
- 11 P. van Dam, F.W. Stapel (ed.), *Beschrijvinge van de Oostindische compagnie I, I* (Den Haag 1927) 147.
- 12 Van Dam, *Beschrijvinge I, II*, 148-149.
- 13 Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, 24. H. den Haan, *Moeder-negotie en grote vaart. Een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16^e en 17^e eeuw* (Amsterdam 1977) 114-115.
- 14 D.A. Irwin 'Mercantilism as strategic trade policy: the Anglo-Dutch rivalry for the East India trade' in: *The Journal of Political Economy* 99 (1991) 1308, noot 12. Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, 34-35.
- 15 Irwin, *Mercantilism*, 1296-1314. Volgens Irwins berekeningen was in 1622 de prijselasticiteit van de vraag voor peper -2. M.a.w. om een 10 procent verhoging van de vraag te bewerkstelligen zou de prijs met 20 procent moeten worden verlaagd. Bij de hoeveelheden die boven de markt hingen en het gegeven prijsniveau konden additionele hoeveelheden peper derhalve alleen maar met sterk gereduceerde winst of verlies worden verkocht.
- 16 J.I. Israel, 'The phases of the Dutch Straatvaert, 1590-1713. A chapter in the economic history of the Mediterranean' in: P. Emmer, F. Gaastra eds., *The organisation of interoceanic trade in European expansion, 1450-1800* (Aldershot 1996) 165.
- 17 Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, 40. Aan deze samenwerking kwam in 1623 alweer een einde als gevolg van 'de moord' of 'de opstand' op Ambon, zoals respectievelijk de Engelsen of de Nederlanders deze gebeurtenis noemden.
- 18 K. Glamann, *Dutch-Asiatic trade 1620-1740* (Kopenhagen en Den Haag 1958) 74.
- 19 A.R. Disney, *Twilight of the pepper empire. Portuguese trade in Southwest India in the early seventeenth century* (Cambridge Mass. en Londen 1978).
- 20 J. van Goor, *De Nederlandse koloniën. Geschiedenis van de Nederlandse expansie 1600-1975* (Bilthoven 1997) 28.
- 21 Disney, *Twilight*, 37.
- 22 Idem, 112, 162.
- 23 T.R. de Souza, *Medieval Goa, a socio-economic history* (New Delhi 1979) 34-38.
- 24 G.J. Knaap, *Kruidnagelen en Christenen. De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de bevolking van Ambon 1656-1696* (Dordrecht en Providence 1987) 13-20. Binnenkort verschijnt er van dit boek een herdruk.
- 25 R.W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800* (Assen en Amsterdam 1978) 33-34. Voor een beschrijving van de verschillende scheepstypes op de Portugese reis naar India zie Q. da Fonseca, *Os navios do Infante D. Henrique* (Lissabon 1958) 59-61, 74-75. De Nederlandse types, zoals de oost-indiëvaarder, de galjoot, de fluit, het jacht en de pinas

- worden beschreven in L.A. Akveld, S. Hart, W.J. van Hobboken, 'Zeventiende eeuw van 1585 tot ca 1680' in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden 2* (Bussum 1977) 28-55.
- 26 C.R. Boxer, *The tragic history of the sea 1589-1622* (Cambridge 1959).
- 27 J. Harland, *An account of the shiphandling of the sailing man-of-war 1600-1800, based on contemporary sources* (Londen 1984) 183.
- 28 Russell-Wood, *Portuguese Empire 27-42*. Voor de Nederlandse routes zie Akveld, *Maritieme Geschiedenis 2*, 196-199.
- 29 Bentley Duncan, 'Navigation between Portugal and Asia' 14.
- 30 De geldhandel in Goa staat uitvoerig beschreven in Jan Huygen van Linschoten, H. Kern (ed.) *Itinerario. Voyage ofte schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien 1579-1592 1* (Den Haag 1955).
- 31 Gedetailleerd beschreven in Disney, *Twilight*.
- 32 Van Linschoten, *Itinerario 2*, 105.
- 33 Boyajian, *Portuguese Trade*, 23. Het Portugese rijk viel vanaf 1580 onder de Spaanse kroon en Portugal heeft inderdaad tien oorlogsschepen aan de 'Onoverwinnelijke Armada' van 1588 geleverd, waarvan echter slechts twee verloren gingen. Zie hiervoor G. Parker, *The Grand Strategy of Philip II* (New Haven en Londen 1978) 252, 258. Sommige Portugese historici zien de regering van de Spaanse Habsburgs (1580-1640) nog steeds als verantwoordelijk voor de neergang van hun Aziatische rijk.
- 34 J. Nadal, *La población española (Siglos XVI a XX)* (Barcelona 1984) 24, 36. E. van Veen, *Decay or Defeat? An inquiry into the Portuguese decline in Asia 1580-1645* (Leiden 2000) 32-33.
- 35 Disney, *Twilight*, 170-171, Appendix 3.
- 36 Van Veen, *Decay or Defeat?* 80-81. Gedurende de jaren 1591-1600 veroverden of vernietigden de Engelsen vijf *Carreira*-schepen, de Engelsen en Nederlanders samen drie gedurende de jaren-1600 en twee gedurende het daarop volgende decennium en tenslotte in 1622 de Nederlanders vier bij de Afrikaanse kust.
- 37 H.T. Colenbrander, 'Verloof van de staet der Vereenichde Nederlanden in de quartieren van Oost-Indiën, 24 Nov. (21 Sept.) 1623' in: Jan Pietersz. Coen, *Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië 4* (Den Haag 1922) 577-601.
- 38 C.A. Davids, 'Navigeren in Azië. De uitwisseling van kennis tussen Aziaten en navigatiepersoneel bij de voorcompagnieën en de VOC, 1596-1795' in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis 9* (1990) 5-18.
- 39 Akveld, *Maritieme Geschiedenis 2*, 196-199.
- 40 In 1636 besloot de nieuwe Gouverneur-Generaal, Antonio van Diemen, geheel op eigen houtje en zonder zijn superieuren in Amsterdam van te voren hiervan in kennis te stellen, tot een blokkade van Goa, die de weg vrij moest maken voor de verovering van Malakka en Sri Lanka. Zie H. Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800, 1600-1800* (Minnesota 1976) 50-56.
- 41 G. J. Ames, *Renascent Empire? The House of Braganza and the Quest for Stability in Portuguese Monsoon Asia, c. 1640-1683* (Amsterdam 2000) 97-102.
- 42 De cijfers hierover van Boyajian, *Portuguese trade in Asia* zijn aanzienlijk bijgesteld in Van Veen, *Decay or Defeat?*, 65-67, 252-253.
- 43 Van Veen, *Decay or Defeat?*, 72-75.
- 44 Nieuwe christenen waren de afstammelingen van joodse Portugezen die zich aan het eind van de 15^e eeuw tot het Christendom bekeerd hadden.
- 45 Veen, *Decay or Defeat?* 47, 78. M.A. Ebben, *Zilver, brood en kogels voor de koning. Kredietverlening door Portugese bankiers aan de Spaanse kroon 1621-1665* (Leiden 1996).
- 46 P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650) 5*, 'Le trafic de 1621 à 1650' (Parijs 1956) 238.
- 47 G.D. Winus, 'Two Lusitanian variations on a Dutch theme: Portuguese companies in times of crisis. 1628-1662' in: *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689* (Aldershot 2001) 119-134.
- 48 Zie bijvoorbeeld Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, 23-36 of meer gedetailleerd J.P. de Korte, *De jaarlijkse financiële verantwoording in de Verenigde Oostindische Compagnie* (Leiden 1983).
- 49 K. Zandvliet, 'Vestingbouw in de Oost' in: G. Knaap en G. Teitler eds., *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, 151-180.
- 50 Van Dam, *Beschrijvinge*, 1,2, 525-526 en Colenbrander, *Jan Pietersz. Coen 4*, 577-601.
- 51 F. Gaastra, 'Sware continuerende lasten en groten omme-slag' *Kosten van de oorlogsvoering van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* in: Knaap en Teitler, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, 81-104. V. Enthoven, 'Van steunpilaar tot blok aan het been' in: *Idem*, 41-42. Van Veen, *Decay or Defeat?* 159-163.
- 52 Den Haan, *Moedernegotie en grote vaart*, 114-116.
- 53 J.G. Smit, *Resolutiën der Staten-Generaal Nieuwe Reeks van 1617 tot 1618* (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie 152, 's Gravenhage 1975) nr. 2310. Volgens Glamann, *Dutch-Asiatic Trade*, 245 verklaart deze houding ook waarom de VOC uiteindelijk succesvoller was dan de Engelse concurrenten. De snellere start van de VOC vanaf 1602 was voor een belangrijk deel te danken aan de beschikbaarheid van zuidelijk kapitaal, maar de English Joint Stock Company, die in 1617 werd opgericht, beschikte over meer dan tweemaal zoveel kapitaal als de VOC in 1602. Echter, als de zaken slecht gingen konden de Engelse aandeelhouders hun geld terugkrijgen, terwijl de VOC gewoon doorging. De Engelse Compagnie werd in 1628 opgeheven, zonder dat zij enige investering in Azië gedaan had; dit in tegenstelling tot de VOC.
- 54 Zie voor een uitvoeriger analyse van de *Carreira da Índia* Van Veen, *Decay or Defeat?*, 68-72, 252-253, 256 en voor een aantal voorcompagnieën en de VOC *Idem*, 150-152, 263 en 163-164, 264.
- 55 H. Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800* (Minnesota 1976) 78.

English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch War (1664-1667)*

GIJS ROMMELSE

INTRODUCTION

In November 1664 English naval vessels near the Isle of Wight fired at a Dutch merchantman because it was not carrying a flag. After the master of the ship complied by taking in sail, he was charged for the cost of the gunshots. He refused to pay and told the captain that the thirty Dutch men of war that were patrolling the Channel, would be happy to deal with his complaints.¹ This incident by itself is insignificant but clearly illustrates the commercial, political and maritime rivalry between the Dutch Republic and England, that had been growing throughout the 1660s. In March 1665 the Second Anglo-Dutch War broke out officially. In 1667, after a number of bloody battles, a peace treaty was concluded in Breda (the Netherlands).

There has been a revival of the historical debate about the origins of this war. The traditional explanation, based on the studies of Charles Wilson, is that England attacked the Dutch Republic because of economic reasons. The colonial trades in Africa and Asia were a particular source of much rivalry. War finally broke out as a result of a number of violent encounters in these continents between subjects of both states. Competition in European maritime trade and North Sea fishing added to the deteriorating relations.² Some historians have drawn other conclusions. Steven Pincus claims that the ideological controversy between the Dutch Republic and monarchical England caused the war. The English tried to take over Dutch monopolies in colonial trade for ideological and religious reasons rather than economic ones.³ James R. Jones concludes that factional rivalry at Whitehall made England de-

clare war. In his opinion, young courtiers, politicians and naval officers used commercial disputes to advance their own position by causing the international tension to increase. Notably James duke of York, Lord High Admiral and the younger brother of king Charles II, was prominent in this process. He and his friends managed to organise mercantile and parliamentary support for their plans.⁴ In his studies Jones has elaborated on Wilson's views. By connecting politics to economics he has significantly advanced the historical discussion.

England's main objective in the war was commercial expansion at the expense of the Dutch. Johan de Witt, Grand Pensionary of the States of Holland, recognised this clearly. For this reason he refused to give in to any demands that Sir George Downing, English ambassador at The Hague, came up with in the years before the war. To De Witt and the States General economic survival was essential because this would secure the international position of the young Dutch Republic. Both states thought this was worth fighting for. A number of naval battles took place with dominance over the seas at stake.⁵ However, different ways of harming the enemy were employed as well. Both states allowed privateers to seize enemy vessels. These private individuals were authorised and controlled by the state. Indeed privateering answered exactly to the objectives of the war. The importance and nature of this phenomenon are still debated and researched, but they are certainly not to be underestimated.⁶ In most studies about the Second Anglo-Dutch War very little attention is paid to economic warfare.⁷ Ralph Davis, however, suggested that the importance of privateering was considerable. He argued that the English maritime