

I

De mythe van de Hollandse wereldstapelmarkt in de zeventiende eeuw¹

CLÉ LESGER

“The lowness of their Customs, and easiness of paying them, which, with the freedom of their Ports, invite both Strangers and Natives to bring Commodities hither; not only as to a Market, but as to a Magazine, where they lodg till they are invited abroad to other and better Markets.” William Temple, 1673²

1. Inleiding

De opvatting dat de Republiek functioneerde als een pakhuis waar goederen gestapeld werden in afwachting van heruitvoer naar elders, valt niet uitsluitend bij William Temple te beluisteren. Gedurende de hele zeventiende en achttiende eeuw hebben vriend en vooral vijand zich verbaasd over de omvang van de goederenstromen in de Hollandse havens, de uitgestrektheid van het handelsimperium en de greep van Hollandse kooplieden op de internationale handel. In het begin van de zeventiende eeuw al, sprak Raleigh van de Engelse afhankelijkheid van de Hollandse stapelplaatsen.³ Dit type uitlatingen van tijdgenoten heeft zijn sporen in

1 Een eerste versie van deze paper werd gepresenteerd tijdens de 4ⁱème Journées Braudéliennes (Universiteit Utrecht / NIAS) in mei 1997. Ik dank de deelnemers aan deze bijeenkomst voor hun kritiek en suggesties. Daarnaast heb ik geprofiteerd van opmerkingen en suggesties van Joost Jonker, Marco van Leeuwen, Leo Noordegraaf, Milja van Tielhof, Jan Willem Veluwenkamp, Anne Wegener Sleswijk, Richard Yntema en een anonieme referent. Uiteraard ben alleen ik verantwoordelijk voor de inhoud en tekortkomingen van deze bijdrage.

2 W. Temple, *Observations upon the United Provinces of the Netherlands* (Oxford 1972 (1673)) 116.

3 Vergelijk het citaat bij H.C. Diferee, *De geschiedenis van den Nederlandschen handel tot den val der Republiek*, (Amsterdam 1908) 306.

de historiografie over de Nederlandse handel nagelaten maar het was pas in 1931, toen Van der Kooy zijn *Hollands stapelmarkt en haar verval* publiceerde, dat het idee van een Hollandse dominantie in de internationale handel ook theoretisch werd onderbouwd.⁴ “De verklaring van de alles-beheersende plaats, die Holland in den wereldhandel heeft ingenomen”, aldus Van der Kooy, “moet gezocht worden in de organisatie van den handel”.⁵ Vanwege de geringe omvang van de goederenhandel, het trage transport en het gebrekkige berichtenverkeer, zo stelde hij, was de handel in de vroegmoderne tijd noodzakelijkerwijs geconcentreerd op concrete markten waar kopers en verkopers direct met elkaar onderhandelden over prijs, leveringsvoorwaarden en andere zaken die voor de afwikkeling van een transactie van belang werden geacht. Vervolgens beargumenteerde Van der Kooy dat de overschotten van lokale markten afvloeiden naar interlokale markten, die van interlokale markten naar regionale markten, en zo voort en zo verder. Aldus ontstond een hiërarchisch stelsel van markten met aan de top de *centrale stapelmarkt*, “die alle goederen van verre afzet verzamelde en distribueerde en zoo de eindregulator van productie en consumptie was”.⁶ Volgens Van der Kooy heeft Holland in de zeventiende en achttiende eeuw deze functie van centrale stapelmarkt in de wereldhandel ingenomen. De eerder aangehaalde citaten van tijdgenoten leken dit alleen maar te bevestigen.

Het duurde niet lang voordat het model van Van der Kooy zijn weg vond in de geschiedschrijving over de handel ten tijde van de Republiek. Voor de introductie en receptie van zijn werk in het buitenland is het ongetwijfeld van belang geweest dat Charles Wilson in 1941 het stapelmarktmodel van Van der Kooy een prominente plaats gaf in zijn inmiddels klassieke studie *Anglo-Dutch Commerce & Finance in the Eighteenth Century*. Reeds op de eerste pagina stelt Wilson dat “...Amsterdam became the entrepôt where the merchandise of the world was brought, unloaded, warehoused, and ultimately redistributed” en “[i]t was *necessary* [mijn cursivering] that there should be a European market where supply and demand could be centralised...”.⁷ In veel studies wordt direct of indirect verwezen naar het werk van Van der Kooy en worden zijn opvattingen over de organisatie van de

4 T.P. van der Kooy, *Hollands stapelmarkt en haar verval* (Amsterdam 1931). Eerder al was deze stelling kernachtig onder woorden gebracht door W.L. Groeneveld Meyer, *De tariefwetgeving van het Koninkrijk der Nederlanden 1816-1819* (Rotterdam 1924) 1: “Bij gebrek aan snelle verkeersmiddelen, vooral wat den berichtendienst betrof, was er vroeger veel meer dan thans behoefte aan een centrale markt, waar de producten van alle natiën te zamen gebracht konden worden en de prijzen van goederen en vrachten tot stand konden komen”. Zie tevens N.J. Polak, ‘De taak van den tusschenhandel’, *Jaarboek der Nederlandsche Vereeniging voor Hooger Handelonderwijs te Rotterdam* (1923-24) 84-109 waar Van der Kooy veel aan heeft ontleend.

5 Van der Kooy, *Hollands stapelmarkt*, 3.

6 Van der Kooy, *Hollands stapelmarkt*, 4.

7 Ch. Wilson, *Anglo-Dutch Commerce & Finance in the Eighteenth Century* (Cambridge

vroegmoderne handel doorgaans onveranderd overgenomen. Zo benadrukt Barbour dat “[m]ost goods... came into Amsterdam only to go out again” en voor Braudel was het duidelijk dat “[o]nce Holland had conquered the trade of Europe, the rest of the world was a logical bonus, thrown in as it were”.⁸ Volgens Wallerstein leidde de hoge arbeidsproductiviteit in de Republiek “...to dominance of the spheres of commercial distribution of world trade, with correlative profits accruing both from being the entrepôt of much of world trade and from controlling the ‘invisibles’ -transport, communications, and insurance”.⁹ In overeenstemming met Van der Kooy's model is ook de meer recente beschrijving van de Republiek als “...a fully fledged world entrepôt, not just linking, but dominating, the markets of all continents” en “...the first and, for most of early modern times, the only true world entrepôt.”¹⁰

In deze bijdrage wil ik de bruikbaarheid van het stapelmarktconcept, zoals dat (expliciet of impliciet) ook in recente literatuur nog wordt gehanteerd, ter discussie stellen.¹¹ Is een hiërarchie van concrete (stapel)markten werkelijk een goed model om de complexiteit van de vroegmoderne handel te beschrijven en te analyseren? Mijns inziens is het laatste woord daarover nog niet gezegd. Eerder al hebben Joh. de Vries, Klein en Veluwenkamp zich kritisch uitgelaten over Van der Kooy's visie inzake de stricte hiërarchie van markten en het bestaan van één centra-

1941) 3-4 en zie tevens de talrijke verwijzingen naar het werk van Van der Kooy elders in zijn boek.

8 Violet Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the 17th Century* (Ann Arbor 1963 (1950)) 21 en F. Braudel, *Civilization and Capitalism 15th-18th Century. The Perspective of the World* (London 1985) 207 en zie ook pagina 39 bij Braudel waar hij Amsterdam aanduidt als “warehouse of the world”.

9 I. Wallerstein, *The Modern World-System II. Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy 1600-1750* (New York 1980) 38. In deel I (211) noemde Wallerstein de Republiek al “a center of world trade”. H. van der Wee, ‘De overgang van middeleeuwen naar nieuwe tijd’, in: J.A. Schöffer e.a. (red) *De Lage Landen van 1500 tot 1780* (Amsterdam/Brussel 1978) 33 spreekt over “de verovering van het commercieel leiderschap over de wereld door de Noordelijke Nederlanden in de loop van de 17de eeuw” maar laat zich niet uit over de structuur en organisatie van de markt.

10 J.I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford 1989) 6 en 13 en zie tevens zijn *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford 1998 (1995)) 2 waar dezelfde opvatting in andere bewoordingen wordt herhaald. Van der Kooy's visie is ook terug te vinden bij Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 426, 432-433, 474 en vooral 766. Elders (796) leggen deze auteurs meer de nadruk op het belang van informatie.

11 Ik zal me hier dus niet bezig houden met Van der Kooy's opvattingen over de interne organisatie op de Hollandse stapelmarkt en de andere thema's in zijn boek.

le (wereld)stapelmarkt in de zeventiende en achttiende eeuw.¹² Ik zal voortbouwen op hun betoog en beargumenteren dat:

- a. De vroegmoderne handel niet beperkt bleef tot die op concrete markten waar voorraden werden gehouden en kopers en verkopers lijfelijk aanwezig dienden te zijn;
- b. Het model van een marktsysteem waarbij overschotten via een enkelvoudige hiërarchie afvloeien naar de hoogste markt en vandaar worden gedistribueerd, geen geschikt gereedschap is voor een analyse van de vroegmoderne handel;
- c. Er in de vroegmoderne handel geen behoefte was aan een centrale- of wereldstapelmarkt en de Republiek ook niet als zodanig heeft gefunctioneerd.

In het onderstaande zal ik eerst de wortels blootleggen van het invloedrijke en ontegenzeggelijk ook elegante model van Van der Kooy om daar vervolgens enkele kritische kanttekeningen bij te plaatsen. In het tweede deel van deze bijdrage presenteer ik de grote lijnen van een alternatieve visie op het handelssysteem ten tijde van de Republiek waarin de goederenstromen minder centraal staan en het belang van koopmansnetwerken, financiële diensten en informatievoorziening wordt benadrukt.

2. De intellectuele wortels van het stapelmarktmodel van Van der Kooy

Voor de stelling dat vroegmoderne markten noodzakelijkerwijze concrete markten dienden te zijn waar de handelswaar lag opgeslagen en kopers en verkopers met de goederen binnen handbereik onderhandelden over de transactie, ontleende Van der Kooy veel aan het werk van Werner Sombart.¹³ In een aantal invloedrijke studies heeft Sombart zich uitgebreid bezig gehouden met de structuur en organisatie van de handel tijdens de middeleeuwen en vroegmoderne tijd. Al in zijn *Die deutsche Volkswirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert* merkt Sombart met betrek-

12 Joh. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (Leiden 1968) 14-15, P.W. Klein, *De Trippen in de 17e eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt* (Assen 1965) 4 en 476 en J.W. Veluwenkamp, 'De buitenlandse textielhandel van de Republiek in de achttiende eeuw', *Textielhistorische Bijdragen* 34(1994) 70-88. Laatstgenoemde auteur ziet binnen de Hollandse handel een accentverschuiving van klassieke stapelhandel naar de handel met het continentale achterland en de handel in koloniale waren.

13 Dat geldt ook voor Polak, 'Taak van den tusschenhandel'. Sombart zelf maakte op zijn beurt weer uitvoerig gebruik van handelstractaten uit de zeventiende en de achttiende eeuw. Hierdoor ontstaan problemen wanneer deze tractaten aangeropen worden als ondersteuning van het model van Van der Kooy of – meer in het algemeen – de visie dat de vroegmoderne handel plaatsvond middels een aantal hiërarchisch geordende concrete markten.

king tot de organisatie van de handel op: “Aller frühere Handel und auch derjenige Deutschlands bis annähernd in die 1850er Jahre hinein war Lokohandel, Handel mit sogenannter prompter, d.h. bereitliegender, sichtbarer Ware.... Denn auf andere Weise liess sich der unmittelbare Verkehr zwischen den beiden Kontrahenten, liess sich die Bereitstellung der Ware kaum ausführen.”¹⁴ In zijn *magnum opus*, *Der moderne Kapitalismus*, komen we deze opvatting opnieuw tegen maar daar wordt tevens aandacht besteed aan de overgang van het systeem van jaarmarkten naar wat Sombart *Niederlagehandel* noemt, “...weil sich bei ihm alle Handelstätigkeit um die Warenniederlage des einzelnen Kaufmanns herumlageret, auf der und über deren Inhalt die Kaufverträge abgeschlossen werden”.¹⁵ Pas toen het handelsvolume een bepaalde omvang had bereikt, kon, aldus Sombart, een situatie ontstaan waarin kooplieden niet langer met hun goederen van markt naar markt reisden, maar zich een vaste standplaats kozen, voorraden aanhielden en het hele jaar door handel dreven.

Uiteraard werd deze organisatorische verandering weerspiegeld in de ruimtelijke structuur van het handelssysteem. De jaarmarkten raakten in verval en de zogenaamde *Niederlagsplätze* werden de brandpunten van de vroegmoderne handel.¹⁶ Het relatieve belang van deze stapelplaatsen hing af van de omvang van hun invloedssfeer. Sombart maakte in dit verband een onderscheid tussen 1) *lokale Niederlagsplätze* waar vooral agrarische producten uit het directe ommeland samenkamen en verhandeld werden naar andere centra; 2) *provinziale Niederlagsplätze* (zoals Leipzig en Frankfurt a/Main), de standplaats van importerende en exporterende groothandelsfirma's, en ten slotte 3) *nationale Niederlagsplätze*: “Städte, durch die aller Handel eines Landes wie das Blut durch das Herz hindurchfließt”. Sombart noemt als voorbeelden onder meer Londen, Parijs, Hamburg en Amsterdam.¹⁷

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn dat Van der Kooy's model van de stapelmarkt veel overeenkomsten vertoont met het werk van Werner Sombart. Sombart's opvattingen over de noodzakelijke concentratie van kooplieden en koopwaar in één plaats, de stapelhandel als kenmerk van de vroegmoderne handel en het bestaan van een hiërarchie van handelscentra, treffen we ook aan in het model van Van der Kooy. Maar Van der Kooy ging ook verder. Hij combineerde de opvattingen

14 W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert* (Berlin 1903) 235.

15 W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, II* (München e.a. 1924) 488.

16 Vanuit een modern economisch-geografisch perspectief wordt dit proces beschreven in Carol A. Smith, *Regional Analysis. Vol. I, Economic Systems* (New York 1976).

17 Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, 582 e.v.

18 Klein, *De Trippen*, 4.

gen van Sombart met het denken van de grensnutschool, waar hij als econoom vertrouwd mee was.¹⁸ De invloed van de marginale analyse van de grensnutschool komt duidelijk tot uitdrukking in de opvatting van Van der Kooy dat “handel en verkeer vroeger een centrale stapelmarkt nodig hadden om de prijzen en vrachten vast te stellen”.¹⁹ Daarin week hij af van Sombart die, zoals gezien, veronderstelde dat er verschillende centrale stapelmarkten naast elkaar bestonden, zonder de noodzaak van één wereldstapelmarkt waar alle overschotten uit de internationale handel samenvloeiden om vervolgens ‘van bovenaf’ gedistribueerd te worden.

3. Plaatsgebonden handel en de hiërarchie van markten: enkele kanttekeningen

De veronderstelling dat *alle* vroegmoderne handel plaatsgebonden (*Lokohandel*) was, speelt een cruciale rol in zowel Sombarts werk over handel en *Frühkapitalismus* als in het stapelmarktmodel van Van der Kooy. Toch heeft geen van beiden zich grote moeite getroost deze veronderstelling te onderbouwen. Beiden verwijzen op diverse plaatsen naar uitspraken van contemporaine waarnemers maar we moeten voorzichtig zijn bij de interpretatie van dit soort mededelingen in handels-traktaten, reisverslagen en vergelijkbare bronnen. Immers, ook tijdgenoten konden doorgaans slechts opmerken en beschrijven wat voor iedereen duidelijk zichtbaar was. Nu kon men de omvangrijke handel en scheepvaart in de Hollandse haven- en handelscentra moeilijk over het hoofd zien maar de betrokkenheid van Hollandse kooplieden bij de handelsstromen buiten de Republiek was heel wat minder zichtbaar. Zo kon bij tijdgenoten al snel de indruk ontstaan dat alle handel *van* de Republiek ook inderdaad plaatsvond *in* de Republiek. In deze paragraaf zal ik beargumenteren dat die indruk onjuist is en dat vroegmoderne handel niet beperkt bleef tot transacties waarbij kopers, verkopers en handelswaar op één plaats samenkwamen.

Voor de historicus die zich met dit soort zaken bezighoudt, zijn de problemen niet heel verschillend van die welke zojuist zijn genoemd voor contemporaine waarnemers. Wanneer, om slechts één voorbeeld te noemen, een Amsterdams koopman goederen liet verschepen van Danzig naar Lissabon, kwamen deze niet in de Republiek aan wal en werden ze er uiteraard ook niet geregistreerd. In feite ontrekt de omvang van dit soort handelsstromen zich vrijwel volledig aan onze waarneming. Toch is duidelijk dat deze *doorgaande reizen* een lange geschiedenis heb-

19 Van der Kooy, *Hollands stapelmarkt*, 3. Hier zien we ook sterk de invloed doorwerken van Polak die evenals Van der Kooy (en ook Groeneveld Meyer) verbonden was aan de Nederlandsche Handelshoogeschool te Rotterdam en betrokken was bij het promotieonderzoek van Van der Kooy.

ben. Rond het midden van de vijftiende eeuw waren ze al een vertrouwd verschijnsel in de handel tussen West-Europa en het Oostzeegebied. Hollandse schepen zeilden toen naar de Franse kust om zout te laden en zetten vandaar rechtstreeks koers naar havens als Reval, Pernau en Danzig waar ze werden gelost en vervolgens bevracht met Baltische producten. Veel van de schepen keerden daarop terug naar de Nederlanden maar sommige zeilden rechtstreeks – met ongebroken lading – door naar Frankrijk of het Iberisch Schiereiland om pas later met zout, wijn en andere zuidelijke producten de thuishaven op te zoeken.²⁰

Tabel 1. *Amsterdamse bevrachtingscontracten betreffende de Oostzeehandel, 1601-1625*

	doorgaande reizen			enkele reizen seizoen- contract		totaal
	<i>West-Oost</i>	<i>Oost-West</i>	<i>meervoudig</i>			
1601-05	258	59	82	42	-	441
1606-10	240	157	60	109	3	569
1611-15	236	113	44	74	6	473
1616-20	316	306	74	91	19	806
1621-25	335	43	36	57	20	491
totaal	1385	678	296	373	48	2780

Bron: P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw*, dl.IV (RGP 184: 's-Gravenhage 1983) XXXIII.

Deze doorgaande reizen bleven een belangrijk kenmerk van de Nederlandse handel en scheepvaart op de Oostzee gedurende de hele vroegmoderne periode. In tabel 1 is informatie bijeen gebracht over 2780 reizen die vanuit de Republiek werden ondernomen en waarin de Oostzee werd aangedaan.²¹ Omdat de gegevens

20 Zie bijvoorbeeld N.W. Posthumus, *De Oosterse handel te Amsterdam. Het oudst bewaarde koopmansboek van een Amsterdamse vennootschap betreffende de handel op de Oostzee, 1485-1490* (Leiden 1953) 124-135 en het naschrift bij T.S. Jansma, 'Scheepvaartpolitiek van Amsterdam in de tweede helft der vijftiende eeuw', *Jaarboek Amstelodamum* 47(1955) 1-16.

21 Een bevrachtingscontract of chertepartij is een – al dan niet voor een notaris vastgelegde – overeenkomst tussen één of meerdere bevrachters en de schipper of reder(s) van een schip betreffende de huur van scheepsruimte. Een vergelijking van de aantallen bevrachtingscontracten met geregistreerde passages in de Sont is weinig bevredigend omdat niet van alle Amsterdamse notarissen protocollen uit deze periode bewaard gebleven zijn. Op basis van de Sonttabellen kan worden vastgesteld dat er in de jaren 1601-1625 gemiddeld zo'n 1500 reizen per jaar naar het Oostzeegebied werden ondernomen (vergelijk P.H.

afkomstig zijn uit (Amsterdamse) bevrachtingscontracten is enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de tabel noodzakelijk. Omstreeks 1600 waren Hollandse schippers, reders en kooplui al bijna twee eeuwen vertrouwd met de Oostzeehandel en daarom voelden zij lang niet altijd de behoefte een bevrachtingscontract op te maken. Slechts voor een minderheid van alle reizen maakte men de gang naar de notaris. Het ligt voor de hand dat juist de meer gecompliceerde doorgaande en meervoudig doorgaande reizen goed vertegenwoordigd zijn in de notariële archieven.

Niettemin wordt uit de tabel voldoende duidelijk dat de doorgaande reizen geen incidenteel verschijnsel waren. Van de 2780 contracten betreffende de vaart op de Oostzee die bij de notarissen Bruyningh en Meerhout werden opgemaakt hadden er niet minder dan 2359 betrekking op doorgaande reizen.²² Uit tabel 2 wordt duidelijk dat de vaart op Noorwegen een vergelijkbaar patroon vertoonde. Van de 959 reizen op Noorwegen waarvoor een bevrachtingscontract bekend is, hadden er 627 betrekking op een doorgaande reis. In de meeste gevallen voer men vanuit de Republiek naar de houthavens en laadplaatsen aan de Noorse kust om vandaar met ongebroken lading op te zeilen naar Franse, Iberische en Italiaanse havens. Meestal zette men vervolgens koers naar de Republiek maar ook meervoudige doorgaande reizen kwamen voor. In dat geval haalde men eerst nog een lading Noors hout alvorens terug te keren naar de Republiek. Ook in de vaart op het Middellandse Zeegebied (de zogenaamde Straatvaart), die pas laat in de zestiende eeuw van betekenis werd, zijn doorgaande reizen aantoonbaar. Nadat in de jaren 1590 de mogelijkheden en beperkingen van de vaart op deze regio werden verkend, kregen de scheepvaartroutes al snel een meer complex karakter en schrok men niet terug voor dubbele doorgaande reizen als Holland-Portugal-Oostzeegebied-Italië-Holland.²³ De doorgaande en dubbele doorgaande reizen worden tot slot ook aangetroffen in de vaart op Archangel aan de Witte Zee, de toegangspoort tot de Russische markt.²⁴

Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw*, dl.IV (RGP 184: 's-Gravenhage 1983) bijlage II).

22 Vergelijk A.E. Christensen, *Dutch Trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records* (Den Haag 1941) 425: "The great majority [van de schepen in de Sont, C.L.] combined single voyages with 'deurgangstreken' and other routes in close correspondence with the cargoes of the season".

23 P.C. van Royen, 'Naar wijder horizon. Scheepvaartbetrekkingen tussen de Lage Landen en Italië', in: M. de Roever (red.) *Amsterdam: Venetië van het Noorden* (Den Haag 1991) 104-119, aldaar 114-117.

24 J.G. van Dillen, *Van rijkdom en regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* (Den Haag 1970) 64-65.

Tabel 2. *Hollandse bevrachtingscontracten betreffende de houtvaart op Noorwegen, 1625-1649*

	doorgaande reizen			enkele reizen	seizoencontract	totaal
	<i>Westen- Noorw.</i>	<i>Noorw.- Westen</i>	<i>meervoudig</i>			
1625-29	1	79	33	30	-	143
1630-34	-	103	47	62	-	212
1635-39	-	98	28	36	-	162
1640-44	-	128	11	104	-	243
1645-49	-	85	14	100	-	199
totaal	1	493	133	332	-	959

Bron: J. Schreiner, *Nederland og Norge* (Oslo 1933) 112-161.

Hoewel bevrachtingscontracten geen indicatie geven van het relatieve belang van doorgaande reizen, maken ze wel duidelijk dat de Hollandse handel *niet uitsluitend* betrekking had op goederen die ook concreet aanwezig waren in de Republiek. De uitwisseling van goederen was, met andere woorden, niet noodzakelijkerwijs geconcentreerd op concrete markten waar voorraden werden aangehouden en waar koper en verkoper in persoon aanwezig dienden te zijn. Vanuit hun kantoren in wat door velen wordt beschouwd als de centrale- of wereldstapelmarkt, dirigeerden Hollandse kooplieden goederen naar alle delen van Europa zonder dat deze ooit in de Republiek aan wal kwamen.²⁵

Naast het plaatsgebonden karakter van de vroegmoderne handel speelt de veronderstelde hiërarchie van markten een centrale rol in het stapelmarktmodel van Van der Kooy. Die hiërarchie impliceert dat overschotten van vraag en aanbod op concrete markten, afvloeien naar hiërarchisch hoger gepositioneerde markten vanwaar ze, na onderlinge compensatie, doorstromen naar een volgend niveau in de hiërarchie. Tot op zekere hoogte heeft een dergelijke hiërarchie inderdaad bestaan.²⁶ Vooral in overwegend agrarische gebieden mag men verwachten dat de overschotten van lokale markten verhandeld werden in nabijgelegen marktsteden en die van

25 Men zou mijns inziens dan ook veel terughoudender moeten zijn bij het veronderstellen van een directe relatie tussen de opbrengsten van de convoeien & licenten (een heffing op importen en exporten) en de handelsconjunctuur van de Republiek.

26 Vergelijk Henryk Samsonowicz, 'Die kleinen Städte im Zentraleuropa des Spätmittelalters. Versuch eines modells', in: A. Maczak en Chr. Smout (red.) *Gründung und Bedeutung kleinerer Städte im nördlichen Europa der frühen Neuzeit* (Wiesbaden 1991) 205-217, aldaar 212.

regionale marktsteden in de grote centra. Ook bij distributie ligt het voor de hand dat het achterland middels een hiërarchie van stapelplaatsen en tussenhandelaren van goederen werd voorzien. Transportkosten maken het voor de individuele consument in het achterland immers onmogelijk om zonder tussenkomst van groothandel en detailhandel alle gewenste artikelen te verwerven. Maar het is niet dit deel van de distributieketen dat Van der Kooy op het oog had toen hij zijn model formuleerde. De wereld waarin een zeventiende-eeuwse Hollandse koopman functioneerde, was er één van lokale en regionale specialisatie, schaalvoordelen en comparatieve voordelen. Een wereld van een dergelijke complexiteit is niet eenvoudig te vangen binnen een simpel en enkelvoudig hiërarchisch model. Eerder lijkt er sprake te zijn geweest van een groot aantal regionale en interregionale hiërarchieën die middels een veel flexibeler systeem van arbitrageanten, importeurs, exporteurs, commissionairs en agenten waren verbonden.²⁷

Dit beeld sluit aan bij de door Joh. de Vries en Klein geuite bedenking dat het niet goed valt in te zien waarom er niet tegelijkertijd een aantal concrete markten van vergelijkbare betekenis en met wederzijdse beïnvloeding zou kunnen bestaan. Als voorbeeld noemt Klein de wapenhandel, waarin Hamburg, Amsterdam, Lübeck en Bremen belangrijke centra waren maar géén van deze markten de overige domineerde.²⁸ Hetzelfde geldt voor de handel in graan, ijzer, koper en producten als hout, teer, pek en as, die nooit door één enkele concrete markt werd gedomineerd. Feitelijk bestonden er voor de meeste producten een aantal belangrijke markten, doorgaans met overlappende invloedssferen.²⁹ Zelfs voor specerijen, met de mogelijke uitzondering van kruidnagelen, was de Republiek nooit de enige markt. Al met al wil ik daarom staande houden dat het hiërarchische systeem van markten zoals dat wordt voorgestaan door Van der Kooy en, in navolging van hem, door veel van de historici die zich met de vroegmoderne handel bezighouden, een

27 Dit thema zal ik verder uitwerken in een omvangrijker publicatie over het functioneren en de organisatie van de handel in Amsterdam in de jaren 1550 tot 1650. Een arbitrageant is iemand die inkomsten genereert door gebruik te maken van prijsverschillen van eenzelfde goed op verschillende markten.

28 Joh. de Vries, *De economische achteruitgang*, 15 en Klein, *De Trippen*, 206.

29 Zie voor de export van de Hanzesteden naar Zuid-Europa: R. Baetens, 'De Zuidelijke Nederlanden en de handel op de Baltische ruimte (17e eeuw)', in: *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region, 1400-1800* (Leiden 1983) 59-71 en voor de export van Russische lederen en talk: E. Harder-Gersdorff, 'Avoiding Sound traffic and Sound toll: Russian leather and tallow going west via Archangel and Narva-Lübeck (1650-1710)', in: W.G. Heeres e.a. (red.) *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum 1988) 237-261 en J.W. Veluwenkamp, 'The Purchase and Export of Russian Commodities in 1741 by Dutch Merchants Established at Archangel', in: C. Lesger & L. Noordegraaf (red.), *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market* (Den Haag 1995) 85-100.

te grof instrument is om inzicht te verschaffen in de structuur en het functioneren van de vroegmoderne handel voor zover deze zich niet beperkt tot de relatief simpele uitwisseling op lokale en regionale markten.

4. Koopmansnetwerken en de organisatie van de handel in de vroegmoderne tijd

Als het inderdaad zo is dat de vroegmoderne handel niet beperkt bleef tot die op concrete stapelmarkten waar kopers en verkopers lijfelijk aanwezig dienden te zijn om te onderhandelen over de prijs van de handelswaar en condities van levering én als een enkelvoudig en volgroeid hiërarchisch systeem van markten geen bruikbaar model vormt van de empirische werkelijkheid, dan kunnen we maar tot één conclusie komen: tijdens de vroegmoderne tijd was er blijkbaar geen behoefte aan een centrale- of wereldstapelmarkt en de Republiek heeft dan ook niet als zodanig gefunctioneerd.

Maar hoe was de handel dan georganiseerd en waarom was het – anders dan gewoonlijk wordt verondersteld – niet *noodzakelijk* goederen eerst in de Republiek te stapelen alvorens deze vanuit de pakhuizen te exporteren? De traditionele opvatting berust op de veronderstelling dat het internationale berichtenverkeer te traag en onbetrouwbaar was om het een koopman mogelijk te maken handel te drijven zonder daarbij in persoon aanwezig te zijn. In de praktijk echter, waren de problemen van controle en gebrekkige informatie minder restrictief dan ze op het eerste gezicht lijken. Kooplieden waren er aan gewend verantwoordelijkheden te delegeren aan vertegenwoordigers ter plaatse. Soms waren het de schippers die functioneerden als vertegenwoordiger, soms ook lokale kooplieden of waarden en herbergiers. Graag maakte men ook gebruik van de diensten van ter plaatse gevestigde landgenoten of familieleden. In verband met de gebrekkige controle en de talrijke mogelijkheden tot fraude en bedrog genoten vooral de laatsten de voorkeur.³⁰

Deze handel middels agenten was reeds een oud gebruik en is niet specifiek voor de Hollandse koopman in de zeventiende eeuw. De enorme geografische omvang van het op de Republiek georiënteerde handelsnetwerk was daarentegen wel een nieuw fenomeen. Het is hier niet de plaats om uitvoerig in te gaan op de veranderingen in de ruimtelijke economie van de Nederlanden maar ik wil wel het belang benadrukken van wat Brulez ‘de diaspora van Antwerpse kooplui’ heeft

30 Zie voor deze problematiek ondermeer C. Lesger, ‘Over het nut van huwelijk, opportunisme en bedrog. Ondernemen en ondernemerschap tijdens de vroegmoderne tijd in theoretisch perspectief’, in: C.A. Davids e.a. (red.), *Kapitaal, ondernemerschap en beleid. Studies over economie en politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot heden*. (Amsterdam 1996) 55-75 en de daar geciteerde literatuur.

genoemd.³¹ Tegen het einde van de zestiende eeuw verliet een belangrijk deel van de internationaal georiënteerde Antwerpse koopliedengemeenschap de stad en verspreidde zich over heel Europa.³² Omvangrijke groepen vestigden zich in Londen, Hamburg, Keulen, Frankfort, Middelburg, Amsterdam, Sevilla en Cadix maar ze worden tevens aangetroffen in Parijs, de havens aan de Atlantische kust van Frankrijk, in Italië en in het Oostzeegebied.³³ Aangezien veel families zich opsplitten over verschillende centra ontstond een hecht verknoopt en dicht netwerk van familieleden en landgenoten dat een groot deel van Europa omspande en uitlopers had naar andere continenten. Omdat veel van de ‘Vlaamse’ handelshuizen tevens een vestiging hadden in de Republiek, voornamelijk in Amsterdam, beschikten de Zuid-Nederlandse migranten in de Republiek over een uitstekende infrastructuur voor de internationale handel. Deze familienetwerken strekten ook tot voordeel van de autochtone kooplieden, die via de netwerken van de immigranten handel konden drijven in delen van de wereld waar zij zelf (nog) geen contacten bezaten.

Samenvattend konden particuliere Hollandse kooplieden in de zeventiende eeuw dus profiteren van een netwerk van Vlaams-Nederlandse handelskolonies dat zich uitstrekte van Archangel in het noorden tot Cadiz in het zuiden en van Amerika in het westen tot Istanbul en Aleppo in het oosten.³⁴ Het bestaan van dit uitgestrekte netwerk van handelskolonies is de belangrijkste verklaring voor het feit dat de vroegmoderne Hollandse handel ook zonder de aanwezigheid van een centrale stapelmarkt kon functioneren. Plaatsgebonden handel en *face-to-face* contacten waren niet de enige remedie tegen het probleem van de relatief trage en gebrekkige communicatie in de vroegmoderne tijd. Wanneer het onmogelijk bleek voldoende informatie te vergaren over de situatie op vreemde markten, delegerde de

31 W. Brulez, ‘De diaspora der Vlaamse kooplui op het einde der XVIe eeuw’, *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden* 15(1960) 279-306.

32 Overigens vestigden Zuidnederlandse kooplieden zich ook al vóór de rampzalige ontwikkelingen aan het einde van de zestiende eeuw in vreemde handelscentra (zie E. Stols, ‘Handel-, geld- en bankwezen in de Zuidelijke Nederlanden 1580-1650’, in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* 7 (Haarlem 1980) 132).

33 Zie de talrijke verwijzingen bij J.A. van Houtte, ‘Het economisch verval van het Zuiden’, in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* V (1952) 174-209 en bij Brulez, ‘De diaspora’.

34 Zie J.I. Israel, ‘The Dutch Merchant Colonies in the Mediterranean during the Seventeenth Century’, *Renaissance and Modern Studies* 30(1986) 87-108; J.W. Veluwenkamp, ‘Merchant Colonies in the Dutch Trade System (1550-1750)’, in: C.A. Davids e.a. (red.), *Kapitaal, ondernemerschap en beleid. Studies over economie en politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot heden*. (Amsterdam 1996) 141-164 en de bijdragen van Voss, Engels, Veluwenkamp, Mitchell en Müller in C. Lesger & L. Noordegraaf (red.), *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market* (Den Haag 1995).

vroegmoderne koopman een deel van zijn beslissingsbevoegdheid aan agenten ter plaatse.

Het bovenstaande is niet bedoeld als een poging de betekenis van handel en scheepvaart in de Republiek te bagatelliseren. Gemeten naar zowel het volume als de variëteit van de goederenstromen was de Republiek één van de belangrijkste concrete markten van de vroegmoderne periode. Vooral de havensteden in Holland waren befaamd vanwege het indrukwekkende volume van handel en scheepvaart en het grote assortiment goederen dat er op de markt kwam. Het is vanuit dat perspectief ook niet vreemd dat buitenlandse commentatoren van mening waren dat dit gewest – en in het bijzonder Amsterdam – het pakhuis was van de wereld, de plaats waar alle goederenstromen samenkwamen in afwachting van heruitvoer naar vreemde markten. Wat is de verklaring van deze opvallende concentratie van handel en scheepvaart in een gebied met een zo geringe omvang?

In de gebruikelijke visie wordt de volle nadruk gelegd op de stapelfunctie van de Republiek. Deze functioneerde gedurende de zeventiende en achttiende eeuw als de centrale- of wereldstapelmarkt en dat op zich lijkt al voldoende verklaring voor de omvang van handel en scheepvaart. Natuurlijk is er geen twijfel over mogelijk dat de Hollandse havens een belangrijke intermediaire functie vervulden in de internationale handel. Ze speelden een belangrijke rol bij de distributie van specerijen en andere Aziatische producten over Europa en Amsterdam was voor vrijwel heel Europa de graanmarkt waar men zich toe wendde wanneer de aanvoer uit andere bronnen stakte. Niettemin moet de rol van de Hollanders als *middlemen* niet overdreven worden “[f]or the Dutch re-exported towards the south on a regular basis only a small quantity of products from Northern Europe. The bulk of their export trade was made up of colonial produce and the products of Dutch industries”.³⁵

In aansluiting daarbij wil ik in het navolgende betogen dat de omvang van de Hollandse markt niet een gevolg was van de positie van deze markt aan de top van een hiërarchisch systeem van (stapel)markten. De bedrijvigheid in de Hollandse havens, de volle pakhuizen en de omvang van handel en scheepvaart, die zozeer de aandacht trokken van binnen- en buitenlandse commentatoren, berustte eerstens en vooral op de functie van deze havens als *gateway* voor een uitgestrekt en hoogontwikkeld achterland. Wat wel beschouwd is als een entrepôt waar de overschotten van lagere markten noodzakelijkerwijze samenkwamen om vervolgens te worden gedistribueerd, was in feite de poort tot een achterland dat niet uitsluitend

35 M. Aymard, ‘Introduction’, in: M. Aymard (red.), *Dutch Capitalism and World Capitalism* (Cambridge 1982) 6 maar zie tevens 197-212. Israel werkt dit punt verder uit in zijn ‘Dutch Merchant Colonies’, 98-101.

de Republiek zelf omvatte maar ook grote delen van Duitsland en de Zuidelijke Nederlanden.³⁶

De omvang van vraag en aanbod in de Republiek zelf moet overigens niet onderschat worden. De oppervlakte van het land was weliswaar gering maar, zoals De Vries en Van der Woude terecht stellen, omstreeks het midden van de zeventiende eeuw was de stedelijke bevolking er niettemin omvangrijker dan die in Groot-Brittannië en Scandinavië tezamen.³⁷ Bovendien steeg de omvang van de productie in zowel de primaire sector als de nijverheid tijdens de eerste helft van de zeventiende eeuw tot ongekende hoogten. Omdat land en grondstoffen schaars waren in de Republiek en veel industrieën produceerden voor internationale markten, was het volume van importen en exporten zeer groot. Zo besloeg de jaarlijkse overzeese import van hout in de Republiek omstreeks het midden van de zeventiende eeuw niet minder dan 300.000 tot 400.000 m³ laadruimte en in Amsterdam werden jaarlijks zo'n 60.000 tot 100.000 lasten graan van elk bij benadering 2000 kilogram aangevoerd.³⁸

Wanneer als gevolg van misoogsten of andere rampen de vraag naar graan in Europa groot was, werden omvangrijke hoeveelheden (Oostzee)graan vanuit Amsterdam geëxporteerd. Dit moet ons echter niet blind maken voor het feit dat de herexport – de klassieke stapelfunctie – minder prominent was dan wel wordt verondersteld. Een gedetailleerde lijst van de import en export te Amsterdam in 1667/68 maakt duidelijk dat, afgezien van Indische waren en de producten van de Hollandse nijverheid en landbouw, de export doorgaans maar een fractie bedroeg van de importen.³⁹ De wijnhandel is in dit verband illustratief. In tegenstelling tot wat veel tijdgenoten dachten, werden er geen grote hoeveelheden Franse wijn vanuit de Republiek geëxporteerd. In 1667/68 bedroeg de import in Amsterdam 23.360

36 Vergelijk mijn 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn. Port functions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century', in: Heeres e.a. (red.) *From Dunkirk to Danzig* 331-360.

37 De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 770 waar zij wijzen op het belang van de binnenlandse vraag als stabiliserende kracht voor de internationale stapelhandel. In de geschiedschrijving is vooral de handel van de Republiek met de Zuidelijke Nederlanden onderbelicht gebleven.

38 J.G. van Dillen, 'Stukken betreffende den Amsterdamschen graanhandel omstreeks het jaar 1681', *Economisch-Historisch Jaarboek* 3(1917) 70-106, aldaar 79-80 en C. Lesger, 'Lange-termijn processen en de betekenis van politieke factoren in de Nederlandse houthandel ten tijde van de Republiek', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* 55(1992) 105-142, aldaar 108.

39 H. Brugmans, 'Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam, 1 oktober 1667-30 september 1668', *Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap* 19(1898) 125-183 waar overigens sprake is van een zware onderregistratie van de graanexport (zie Van Dillen, 'Amsterdamschen graanhandel', 81).

vaten maar slechts 2738 vaten wijn werden vanuit de stad naar het buitenland verzonden. Dit wordt bevestigd door de Franse ambassadeur Pomponne die in 1669 verklaarde dat slechts één achtste van de in de Republiek aangevoerde Franse wijnen geëxporteerd werd naar Hamburg, Zweden en het Oostzeegebied. In het algemeen gesproken “...les Hollandais ne réexportaient en Baltique gu’une fraction minoritaire de leur importations de France...”.⁴⁰

Afgezien van hun *gateway* functie voor de Republiek zelf vormden de Hollandse havens de toegang tot en uitvalspoort van het omvangrijke Duitse achterland.⁴¹ De Hollandse kooplieden slaagden er uitstekend in dit locatievoordeel uit te buiten. Tot ver in de achttiende eeuw bij voorbeeld, konden Duitse koopmansfirma’s vrijwel uitsluitend in Holland specerijen inkopen. Over de rivieren werden deze dan verscheept naar plaatsen als Keulen en Frankfurt waar ze vanuit de *Lager* van de Duitse firma’s werden verkocht aan kooplieden, detailhandelaren en kramers die zorg droegen voor distributie in het continentale achterland. Hollandse firma’s waren tevens in een voordelige positie bij de export van Duitse producten. Omdat men in Holland beschikte over een omvangrijke handelsvloot, een uitgebreid handelsnetwerk en kennis van vreemde markten, was het voor Duitse kooplieden niet eenvoudig Hollandse intermediatie te omzeilen. Zo waren de linnenproducenten in Silezië, Westfalen, Elberfeld en elders in Duitsland voor hun afzet op Engelse, Franse, Spaanse en koloniale markten, sterk afhankelijk van Hollandse kooplieden, in het bijzonder die van Amsterdam en Rotterdam.

Ik wil het voorgaande samenvatten met de constatering dat de intermediaire functie van de Hollandse havensteden in de internationale handel berustte op a) exporten uit het achterland; b) importen ten behoeve van het achterland, en; c) de heruitvoer en internationale distributie van importen, in het bijzonder die van de VOC en graan. Het is mijns inziens vooral de functionele relatie met het omvangrijke achterland en niet de internationale tussenhandel en de veronderstelde positie aan de top van een (wereldomvattend) hiërarchisch systeem van concrete markten die het indrukwekkende volume van handel en scheepvaart in de Hollandse havencentra verklaart en die aanleiding gaf tot de visie dat Holland werkelijk het pakhuis en de voorraadschuur was van Europa.

40 M. Morineau, ‘Le commerce de la Baltique dans ses rapports avec le commerce hors de la Baltique (du milieu du XVIe siècle à la fin du XVIIIe)’, in: *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region, 1400-1800* (Leiden 1983) 31-42, aldaar 35. Zie tevens P. Voss, ‘A Community in Decline? The Dutch Merchants in Bordeaux, 1650-1715’, in: C. Lesger & L. Noordegraaf (red.), *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market* (Den Haag 1995) 43-62, aldaar 45 en Aymard, *Dutch Capitalism*, 6.

5. Financiële intermediaat en informatievoorziening

Het voorgaande impliceert dat het volume van handel en scheepvaart in de Hollandse havensteden weliswaar zeer omvangrijk was maar dat deze centra zich waar het de afhandeling van import en export betreft, niet principieel onderscheiden van andere *gateways*. Maar dat is niet het hele verhaal. De rol van de Hollandse handelscentra in de internationale economie bleef niet beperkt tot toegangspoort van een hoogontwikkeld en omvangrijk achterland. Gedurende de zeventiende eeuw was de Republiek tevens één van de dominante centra met betrekking tot financiële intermediaat en informatievoorziening. Naast de omvang van de markt zullen het vooral deze functies zijn geweest die contemporaine waarnemers stijfden in hun opvatting dat men in Holland de regie voerde over de internationale handel. Als door een geheimzinnige kracht leken betaalmiddelen en informatie naar Holland te stromen waar ze werden aangewend voor een verdere uitbouw van Hollands greep op de internationale economie.

De sterke positie van Holland als financiële intermediair en als centrum van informatievoorziening was nauw verbonden met het grote volume van handel en scheepvaart en de uitgestrektheid van het netwerk van agenten, commissionairs en handelskolonies waarover eerder werd gesproken. De kooplieden in de Republiek vormden de spil in een uitgestrekt multilateraal handelssysteem. Dat maakte hen tot uitstekende intermediairs bij de vereffening van internationale schulden en het gaf hun tevens toegang tot waardevolle informatie over vraag en aanbod in de markten binnen het systeem. Binnen de Republiek was het uiteraard Amsterdam – met een kosmopolitische handelsgemeenschap, brede geografische oriëntatie en omvangrijke goederenstromen – waar de financiële diensten en informatievoorziening het best ontwikkeld waren.

Uit de wijze waarop de Britse handelsbalans met Noord-Europa en het Oostzeegebied in evenwicht werd gebracht, blijkt ondubbelzinnig dat Amsterdam een centrale rol speelde in het internationale betalingsverkeer. Het vrijwel permanente tekort op de Britse handelsbalans met deze gebieden werd immers niet gecompenseerd met bilaterale verzending van edelmetaal maar middels een multilateraal systeem waarbij gebruik werd gemaakt van wissels getrokken op Amsterdam. Om aan contanten te komen verkochten de in Noord-Europa en het Oostzeegebied gevestigde correspondenten van Britse handelshuizen ter plekke wisselbrieven betaalbaar gesteld in Amsterdam. Vanuit Amsterdam werden de wissels dan vervolgens getrokken op Londen. Ook de handelsgemeenschappen in Franse, Spaanse, Portugese en Italiaanse steden maakten in hun relaties met Noord-Europa en

41 Ik prefereer hier de term *gateway* functie boven die van havenfunctie omdat ook binnenlandse centra deze intermediaire functie ten behoeve van een achterland kunnen vervullen. Voor de term *gateway* is geen algemeen geaccepteerd nederlandstalig equivalent beschikbaar.

het Oostzeegebied op identieke wijze gebruik van de Amsterdamse markt.⁴² Uit onderzoek naar de noteringen van wisselkoersen in de Amsterdamse prijscouranten over de jaren 1624 tot en met 1626 concludeert Sperling dat wisselarbitrage toen geen onbekend fenomeen was en dat door het gebruik van wisselbrieven "... a considerable degree of multilateralism was evident in most of Europe by the early seventeenth century".⁴³ Amsterdam, aldus Sperling, "... was the clearing house for the bulk of the payments in the European trading system".⁴⁴ Pas vanaf de late zeventiende eeuw ontwikkelden Hamburg en Londen zich tot concurrerende financiële centra, een verschijnsel dat past binnen een veel bredere wijziging in de organisatie en functie van de Hollandse handel.

Amsterdam was niet uitsluitend een belangrijke intermediair in het internationale betalingsverkeer, het was tevens een centrum van informatievoorziening. Smith noemt particuliere handelscorrespondentie, correspondentie van handelsorganisaties, de komst van vreemde kooplieden naar de stad en rapporten van consuls en diplomaten als de kanalen waarlangs informatie naar de stad stroomde.⁴⁵ Daarnaast moet zeker ook gedacht worden aan de informatie die door zeelieden en supercargo's in Amsterdam werd aangebracht.

In de context van informatievoorziening is de organisatie van het berichtenverkeer uiteraard van groot belang. Nu werden er in Amsterdam al in de zestiende eeuw professionele bodendiensten opgericht voor het berichtenverkeer maar dit betrof meest diensten op nabijgelegen plaatsen als Antwerpen. Een enigszins efficiënt postsysteem met voldoende geografische spreiding kwam pas vanaf de twee-

42 J.M. Price, 'Multilateralism and/or Bilateralism: the Settlement of British Trade Balances with 'The North', c.1700', *Economic History Review* 14(1961) 254-274 en zie De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 169-170.

43 J. Sperling, 'The International Payments Mechanism in the Seventeenth and Eighteenth Centuries', *Economic History Review* 14(1961/62) 446-468, aldaar 459 en zie tevens P. Dehing, 'De Amsterdamse Wisselbank en Venetië in de zeventiende eeuw', in: M. de Roever (red.), *Amsterdam: Venetië van het Noorden* (Den Haag 1991) 120-136 en idem, 'Geld als water? Amsterdam en de internationale kapitaalstromen (1600-1730)', in: Karel Davids e.a. (red.), *De Republiek tussen zee en vasteland. Buitenlandse invloeden op cultuur, economie en politiek in Nederland 1580-1800*, (Leuven/Apeldoorn s.a.) 229-248.

44 Sperling, 'International Payments', 466 en zie tevens L. Müller, 'The Role of the Merchant Network. A Case History of two Swedish Trading Houses, 1650-1800', in: C. Lesger & L. Noordegraaf (red.), *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market* (Den Haag 1995) 147-163.

45 W.D. Smith, 'The Function of Commercial Centers in the Modernization of European Capitalism. Amsterdam as an Information Exchange in the Seventeenth Century', *Journal of Economic History* 44(1984) 985-1005 en zie tevens De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, paragraaf 4.4. en pagina 796.

de helft van de zeventiende eeuw tot stand. Tot die tijd maakte men in de maritieme zones van het handelssysteem vooral gebruik van de mogelijkheid om brieven mee te geven aan boord van koopvaarders. Dit waren uiteraard niet de snelste zeilers maar in de vroegmoderne tijd was niet de snelheid van de 'koerier' maar de frequentie waarmee de verbindingen onderhouden werden, de kritische variabele in een informatiesysteem. Het was juist in de frequentie van de verbindingen dat Amsterdam een concurrentievoordeel genoot ten opzichte van andere centra van informatievoorziening. De indrukwekkende omvang en brede geografische oriëntatie van de handel in de stad ging immers gepaard met een voortdurend komen en gaan van schepen en een grote spreiding van afvaarthavens en bestemmingen. Exclusief de kleine schepen, die de vaart op nabijgelegen gebieden onderhielden, kwamen er in de jaren veertig van de zeventiende eeuw gemiddeld meer dan 4000 schepen per jaar voor de stad. In de topjaren 1649 en 1650 moeten het er zelfs meer dan 6000 zijn geweest.⁴⁶ Na die tijd worden er minder schepen in Amsterdam geregistreerd maar in de tweede helft van de zeventiende eeuw gaat het nog altijd om een aantal van gemiddeld 3000 schepen per jaar.

Uiteraard waren niet alle informatiestromen in gelijke mate openbaar. Informatie was – en is – een kostbaar goed dat men graag voor zichzelf houdt. Maar middels de eerder genoemde prijscouranten, via de periodieke pers, veilinglijsten, koopmanshandboeken en door *face-to-face* contacten op de beurs, in de wisselbank, aan de haven en elders in de stad, was de handelsgemeenschap in Amsterdam relatief goed geïnformeerd. Op grond van de indrukwekkende omvang van handel en scheepvaart in Amsterdam, de aanwezigheid van gespecialiseerde handelsorganisaties en de koopmansnetwerken die vrijwel heel Europa omspannen en vertakkingen hadden naar Azië, Afrika en Amerika valt het zelfs te beargumenteren dat er tijdens de zeventiende eeuw geen ander handelscentrum was met een vergelijkbaar aanbod van informatie.

Wanneer we ons afvragen welke rol de Republiek speelde in de vroegmoderne internationale economie dan zijn dit de zaken die meer aandacht vragen dan ze tot op heden hebben gekregen. In de vroegmoderne handel had men geen behoefte aan een omslachtige en kostbare stapeling en herverdeling van overschotten in een centrale- of wereldstapelmarkt. Waar men wel behoefte aan had, was een efficiënt internationaal betalingsverkeer en informatie over vraag en aanbod in geografisch gespreide markten. En dat was precies wat in de Republiek, en in het bijzonder in Amsterdam, werd aangeboden. Naast informatie en financiële intermediatie kon men in de Hollandse havensteden tevens beschikken over een omvangrijk aanbod

46 Aantallen schepen berekend op basis van de veronderstelling dat de verhouding tussen schepen en opbrengst van het lastgeld in de jaren 1643-1661 identiek is aan die in de jaren 1662-1675. Voor zover bekend is het tarief van de aanslag in deze periode inderdaad niet gewijzigd. Zie W.F.H. Oldewelt, 'De scheepvaartstatistiek van Amsterdam in de 17^e en 18^e eeuw', *Jaarboek Amstelodamum* 45(1953) 114-151.

van scheepsruimte en bestemmingen en over een breed dienstenpakket ten behoeve van de handel.⁴⁷ Geen wonder dat het er goed zakendoen was.

6. Slotopmerkingen

Vanaf het einde van de zestiende tot omstreeks het midden van de zeventiende eeuw heeft de Hollandse handel en scheepvaart nauwelijks te duchten gehad van concurrentie uit de omringende landen. Van deze gunstige situatie heeft men gebruik gemaakt door in een naar verhouding korte periode een uitgestrekt en goed geïntegreerd handelssysteem tot stand te brengen. Daarbij profiteerde men van de inbedding van handel en scheepvaart in een relatief ontwikkelde en marktgerichte regionale economie én van de toestroom van migranten. Niet zonder trots en arrogantie meldden Amsterdamse kooplieden in 1629 “dat wij door onse mesnage ende beslepentheyt geduerende de Treves [het bestand] alle natiën uut het waeter gevaeren, meest alle negotiën uut andere landen hier getrocken en gansch Europa met onse schepen bedient hebben”.⁴⁸ Nu schuilt in deze uitspraak zonder enige twijfel een forse dosis overdrijving maar dat de kooplieden in de Republiek tijdens de eerste helft van de zeventiende eeuw een sterke greep hadden op de internationale handel staat buiten kijf. Het is deze kortstondige ‘gouden eeuw’ die bij vriend en vijand een beeld van Hollandse commerciële superioriteit heeft opgeroepen; een beeld dat bleef bestaan ook lang nadat deze voorspoedige jaren tot een einde waren gekomen. Het is mede op basis van dit door tijdgenoten en latere generaties historici doorgegeven beeld, het werk van vooral Sombart en het denken van de grensnutschool, dat Van der Kooy betoogde dat Holland tijdens de vroegmoderne tijd de centrale stapelmarkt was, de top in een *noodzakelijkerwijze* hiërarchisch georganiseerd systeem van concrete markten. Aldus werd een periode van uitzonderlijke commerciële expansie geïsoleerd uit de historische context en gebruikt als basis voor een algemeen model van de organisatie van de vroegmoderne handel.

In deze bijdrage is de bruikbaarheid van het stapelmarktconcept, zoals dat sinds Van der Kooy in de literatuur wordt gehanteerd, ter discussie gesteld. Zoals ik heb

47 Het belang van de omvangrijke, gespecialiseerde en goedkoop te exploiteren handelsvloot wordt benadrukt in alle studies naar de handelsgeschiedenis van de Republiek. Zie bij voorbeeld R. Fruin, *Tien jaren uit den tachtigjarigen oorlog 1588-1598* (Den Haag 1924(8)) 221 e.v.; Van Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 9; Israel, *Dutch Primacy*, 411 en De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 417 e.v.. Het totale dienstenpakket dat in Amsterdam werd aangeboden (beurs, assurantie etc.), is op fraaie wijze beschreven in J.C. Westermann, ‘Beschouwingen over de Opkomst en den Bloei des Handels in de Gouden Eeuw’, in: A.E. d’Ailly (red.), *Zeven eeuwen Amsterdam, II* (Amsterdam z.j.) 65-120.

48 Geciteerd bij J.G. van Dillen, *Van Rijkdom en Regenten. Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* (Den Haag 1970) 20.

trachten aan te tonen zijn de vooronderstellingen waarop dit model is gebaseerd, onverenigbaar met de structuur en organisatie van de vroegmoderne handel. Er was in de vroegmoderne handel geen behoefte aan een centrale- of wereldstapelmarkt en Holland heeft dan ook niet als zodanig gefunctioneerd. Natuurlijk was het volume van de verhandelde goederen in Holland uitzonderlijk groot maar de omvang van de Hollandse markt berustte vooral op de functie van de Hollandse havens als *gateway* voor een uitgestrekt en hoogontwikkeld achterland. Met alle aandacht voor voorraadvorming en distributie missen we bovendien een ander, en mogelijk essentiëler, aspect van het Hollandse handelssysteem. Waar het in Holland, en in het bijzonder in Amsterdam, om draaide was financiële intermediatie en informatievoorziening. Daar lag ook de specifieke bijdrage van de Hollandse handelscentra aan het functioneren van de vroegmoderne economie. Zij beheerden als het ware, een essentieel onderdeel van de commerciële infrastructuur die onmisbaar was voor een efficiënte internationale arbeidsdeling. Mede daardoor was het mogelijk te profiteren van de productiviteitswinsten die lokale en regionale specialisatie genereerden.