

Dossier 2.2: Effecten van de buiten-Europese scheepvaart en handel op de Republiek

(hoofdstuk 2, KD)

Wat was de betekenis van de buiten-Europese scheepvaart en handel voor Nederland in de vroegmoderne tijd? De eerste historicus die deze vraag aan de orde stelde was de Amsterdamse hoogleraar I.J. Brugmans in een artikel uit 1948, 'De VOC en de welvaart in de Republiek'. Brugmans stelde vast dat de kwestie nog 'nimmer systematisch-quantitatief' was onderzocht, maar durfde wel de voorlopige conclusie te trekken dat de betekenis van Verenigde Oost-Indische Compagnie voor de 'economische bloei van Nederland in de Gouden Eeuw' betrekkelijk gering was geweest.



Het artikel van Brugmans verscheen in een tijd dat de belangstelling voor de Compagnie als scheepvaart- en handelsonderneming een dieptepunt had bereikt. Het duurde nog zo'n kwart eeuw voordat het onderzoek over de maritieme en commerciële aspecten van de VOC, en de discussie over de effecten van de Aziëvaart op de Nederlandse economie en samenleving, werkelijk op gang kwam. In hun samenvattende studie over de Nederlandse economie in de vroegmoderne tijd (*Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*), die in 1995 verscheen, presenteerden Jan de Vries en Ad van der Woude in 1995 schattingen die hoger, en genuanceerder, uitvielen dan die van Brugmans. Eén van de nieuwe inzichten was, dat de economische betekenis van de VOC groter is geweest in de achttiende eeuw dan in de 'Gouden

Eeuw'. De Vries en Van der Woude berekenden dat de VOC op het hoogtepunt van haar fysieke omvang (omstreeks 1770) ongeveer 25 % van alle scheepvaartbewegingen van en naar de Republiek verzorgde ; daarbij keken ze dus zowel naar de capaciteit van de vloot als naar de afstanden die de schepen aflegden. Het aandeel in de totale buitenlandse handel van de Republiek bedroeg in die tijd waarschijnlijk ruim 13 %. Anders dan in Groot-Brittannië of Frankrijk, bleef de waarde van de import uit Azië in de Republiek overigens veel kleiner dan die uit Europa en het Middellandse Zeegebied (zie ook tabel 2.5 in het handboek) Verder legde de Compagnie ook een groot gewicht in de schaal in de Nederlandse economie als werkgever, investeerder en consument. De VOC was de grootste afzonderlijke werkgever in de Republiek en gaf jaar in, jaar uit aanzienlijke bedragen uit aan het bouwen en uitrusten van schepen, waarvan talloze leveranciers (vooral in de steden van Holland en Zeeland) konden profiteren. En de Compagnie was ook van grote betekenis voor de kapitaalmarkt. De aandelenhandel in de Republiek draaide in de begintijd vooral om transacties in VOC-aandelen. Compagnie-aandelen waren zeker tot 1650 een uiterst winstgevende belegging. Bovendien pompte de VOC geld in de Nederlandse economie via de acceptatie van wisselbrieven uit Azië.

Maar de betekenis van de scheepvaart en handel van de VOC voor de Republiek lag niet alleen op economisch gebied. Een ander mogelijk effect dat door nieuw onderzoek in beeld kwam, was de invloed van de personeelsbehoefte van de VOC op de bevolkingsontwikkeling van de Republiek en omliggende gebieden in West-Europa. In de jaren zeventig werd in Leiden onder leiding van Jaap Bruijn, Femme Gaastra en Ivo Schöffner het *Dutch Asiatic Shipping* project uitgevoerd, waarbij gegevens werden verzameld over alle reizen van schepen tussen Nederland en Azië tussen 1595 en 1795. Daaruit bleek dat tussen 1602 en 1795 973.000 mensen naar de Oost waren vertrokken en 322.500 waren teruggekeerd: een verschil dus van zo'n 650.000 personen. Wat had deze uitstroom aan mensen (voornamelijk mannen), die in de achttiende eeuw zijn piek bereikte, voor demografische gevolgen in West-Europa gehad ? Het overgrote deel van de zeelieden en soldaten die dienst namen bij de VOC kwam immers uit Holland, Zeeland en het binnenland van Duitsland. Had het 'Indische lek' bijgedragen aan de langdurige stagnatie van de bevolking die zich in de achttiende eeuw in de meeste Hollandse steden voordeed ? Had dit 'lek' de sex-ratio (aantal vrouwen per 100 mannen) verstoord, en daardoor ook de huwelijksmarkt veranderd ? Over dat soort vragen ontspoon zich een levendig debat. Micro-historisch onderzoek heeft overigens intussen geleerd dat veel zeelieden bij de Compagnie – met name die uit Hollandse steden – in de achttiende eeuw verschillende reizen tussen Nederland en Azië hebben gemaakt – met andere woorden: dat de 973.000 'vertrekkers' naar de Oost niet 973.000 verschillende mensen waren. Het 'Indisch lek' was dus waarschijnlijk kleiner dan het aanvankelijk

leek, en de sex-ratio was ook minder scheef. Het onderzoek gaat voort. Recent is ook aandacht ontstaan voor de effecten van de import van Aziatische goederen als porselein, koffie en thee op de consumptiecultuur in de Republiek. De groei en verspreiding van zulke producten, zo heeft de Amerikaanse economisch-historicus Anne McCants betoogd, kan weer een ander licht werpen op de vraag in hoeverre zich in de vroegmoderne tijd globalisering voordeed.

Naast de Aziëvaart werd in de achttiende eeuw ook de scheepvaart en handel in het Atlantisch gebied voor de Republiek steeds belangrijker. De tabellen 2.5 en 2.6 in het handboek laten zien dat de invoer van goederen uit het westelijk halfrond (zoals suiker, koffie, cacao en tabak) in die tijd sterk toenam. Omstreeks 1770 was de waarde van de import uit het Atlantisch gebied in Nederland ongeveer even groot geworden als die van de invoer uit Azië. Geschat wordt dat de personeelsbehoefte van schepen in de Atlantische vaart in de achttiende eeuw niet minder omvangrijk was dan die in de Aziëvaart, waarbij natuurlijk moet worden opgemerkt dat zeelieden in de Atlantische vaart vaker op en neer konden reizen. Over deze, en andere aspecten van de *impact* op de Republiek, is voor wat betreft de vaart in het Atlantisch gebied nog veel minder onderzoek gedaan dan voor de vaart op Azië.

Dat geldt ook voor een belangrijke vraag als de bijdrage van de transatlantische slavenhandel en slavernij aan de economie in de Republiek. Wie hebben daaraan verdiend? Hoeveel? Welke neveneffecten hadden deze activiteiten voor de economische ontwikkeling in Nederland? In een recente discussie over deze kwestie in het *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* stelde Piet Emmer dat de bijdrage marginaal is geweest. De slavenvaart was niet bijzonder winstgevend en de investeringen in plantages in de Nederlandse koloniën leverden relatief weinig rendement op. Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black betoogden daarentegen dat de economische betekenis van de slavenhandel beter afgemeten kan worden aan de totale 'brutomarge' dan aan de winstgevendheid van slavenreizen. Met de 'brutomarge' bedoelden ze het verschil tussen de opbrengsten van de verkoop en de kosten van de inkoop van slaven. Dit verschil tussen opbrengsten en kosten kwam niet slechts ten goede aan slavenhandelaren en reders maar ook aan andere groepen in de Nederlandse economie, zoals scheepsbouwers, verzekeraars, commissionairs, verladers en leveranciers van industrieproducten. De *spin-off* was volgens hen dus veel groter dan de cijfers over de winstmarges van slavenreizen doen vermoeden. Dit sluit aan bij benaderingen in buitenlands onderzoek, zoals dat van Robin Blackburn (1997; pp.509-580) en Joseph Inikori (2002). Een onderzoeksproject van het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, de Vrije Universiteit Amsterdam en de Universiteit van Leiden onder de titel *Slaves, commodities and logistics*, dat eind 2013 is gestart, zal meer licht op deze zaak kunnen werpen. (zie <http://ghhpw.com/scl.php>). Zie voor een uitkomst

van dit project bijvoorbeeld het artikel van De Kok (2016), waarin de economische impact van de slavenhandel wordt onderzocht aan de hand van een case-studie van één regio (Walcheren).

Literatuur

Blackburn, Robin, *The making of new world slavery. From the Baroque to the modern 1492-1800* (Londen 1997)

Brugmans, I.J., 'De VOC en de welvaart in de Republiek', *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 61 (1948) 225-231

Bruijn, J.R. , Gaastra, F.S. en I. Schöffer (eds.) *Dutch-Asiatic Shipping in the seventeenth and eighteenth centuries*, 3 dln. (RGP 165, 166, 167) (Den Haag 1979-1987)

Emmer, P.C., 'Winst in de marge ? Reactie op Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black, "Wat is winst ? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel"', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 9 (2012) 64-70

Inikori, Joseph E., *Africans and the Industrial Revolution in England* (Cambridge 2002)

Kok, Gerhard de, 'Cursed capital. The economic impact of the transatlantic slave trade on Walcheren around 1770', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 13 (2016) 1-28

McCants, Anne E.C., 'Exotic goods, popular consumption, and the standard of living: thinking about globalization in the early modern world', *Journal of World History*, 18 (2007) 433-462

Rossum, Matthias van en Karwan Fatah-Black, 'Wat is winst ? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 9 (2012) 3-29

Solow, Barbara, 'Capitalism and slavery in the exceedingly long run', *Journal of Interdisciplinary History*, 17 (1987) 711-737

Vries, Jan de en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995)