

De handel met de vijand

Het economisch belang van smokkel en Spaanse handelsembargo's voor de Republiek in het begin van de zeventiende eeuw.¹

Joris van den Tol

TSEG 13 (1): 53–73

DOI: 10.5117/TSEG2016.1.TOL

Abstract

Smuggling and the economic effect of the Spanish trading embargo on the Dutch Republic in the early seventeenth century

This article argues that the Spanish trading embargo after the Twelve Year's Truce was ineffective as a tool for economic warfare because [1] there was willingness and ample opportunity to conduct illegal trade, and [2] France provided comparable products. The article consists of three parts. The first part investigates the general willingness of merchants and skippers from the Republic to smuggle. The second part deals with the possibilities for smuggling and corroborates anecdotal sources with data to see if these hold true. The third part builds on the evidence of smuggling of the first two parts to argue that smuggling in the Spanish trade was a regular occurrence, thus making the embargo an ineffective tool for economic warfare. At most, it damaged the Iberian economies rather than the Dutch.

In de jaren 1630 discussieerden de Amsterdamse en Zeeuwse kamers van de West-Indische Compagnie (WIC) over het al dan niet inperken van het Braziliaanse handelsmonopolie van de compagnie. In een poging de Staten-Generaal te overtuigen van hun gelijk overlegden beide kamers gedetailleerde berekeningen van het door hen voorgestelde scenario. De kamer Zeeland stelde een fictieve investering van 1,35 miljoen gulden voor waar-

¹ Dit artikel is deels gebaseerd op onderzoek dat ik voor mijn Masterscriptie aan de Universiteit van Amsterdam heb verricht onder begeleiding van dr. M.C. 't Hart en dr. M. van Gelder als tweede lezer. Tevens wil ik graag iedereen bedanken die eerdere versies van dit artikel van commentaar heeft willen voorzien, in het bijzonder dr. K.J. Fatah-Black en dr. J.C. Nierstrasz. Eventuele fouten zijn echter natuurlijk vanzelfsprekend mijn verantwoordelijkheid.

mee diverse goederen ingekocht werden om naar de WIC-kolonie in Brazilië te verschepen. Bovenaan het lijstje ‘natte waren’ noteerde de kamer Zeeland 600 pijpen Spaanse wijn met een waarde van 90.000 gulden, oftewel 150 gulden per pijp.² In hun kritiek op de Zeeuwse berekeningen schreef de kamer Amsterdam dat die prijs wat optimistisch was, tenzij de Zeeuwen ‘met verificatien [sullen] bewijzen dat se voor den oorlogh (...) de pijp gecocht hebben’.³ Immers, na het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) had de Spaanse koning het handelsembargo tegen schepen, goederen en schippers uit de Republiek opnieuw ingesteld. Noch de kamer Zeeland, noch de kamer Amsterdam was van mening dat dit betekende dat Spaanse wijn niet beschikbaar zou zijn of zo schaars dat het te kostbaar zou zijn om naar Brazilië te verschepen. Het Spaanse handelsembargo zorgde ervoor dat Iberische goederen duurder werden wat juist weer extra smokkel in de hand werkte. Smokkel was vanzelfsprekend en beïnvloedde alleen de prijs, maar niet de beschikbaarheid van goederen.

Om het effect van het Spaanse handelsembargo te onderzoeken is dit artikel verdeeld in drie delen, met drie verschillende onderzoeksvragen. In het eerste deel wordt onderzocht of, en zo ja in welke mate, smokkel voorkwam door handelaren uit de Republiek. Dit deel heeft niet tot doel om te beargumenteren dat handelaren uit de Republiek smokkelden in de handel op het Iberisch schiereiland, maar wil een algeheel beeld schetsen van de smokkelbereidheid en poogt een indicatie van de schaal van smokkel te geven. Dit deel is gebaseerd op Zeeuwse boetes die zijn opgelegd voor smokkel en gegevens van de Sonttol in de jaren 1600-1630. Het tweede deel onderzoekt op welke manier er gesmokkeld kon worden. Dit deel maakt gebruik van secundaire literatuur, dagboeken, anekdotisch bronnenmateriaal en notariële contracten. Het derde deel ten slotte geeft antwoord op de vraag tot op welke hoogte het Spaanse handelsembargo een effectief middel was in de economische oorlogsvoering tegen de Republiek. Een combinatie van data van de Sonttol en Hollandse bevrachtingscontracten laat in dit deel zien dat het handelsembargo verre van waterdicht was. De implicaties van deze bevindingen voor de economische geschiedenis zijn groot. Ten eerste moeten we het idee corrigeren dat het Spaanse handelsembargo verregaande gevolgen had voor de Nederlandse en Europese economie in de zeventiende eeuw.⁴ Ten tweede betekent dit dat het

2 NL-HaNA, 1.01.02 Staten-Generaal, inventaris nr 5754 Liassen WIC 1635-1637, *Calculatie waermede bewesen wort...*

3 NL-HaNA, 1.01.02, inv nr 5754, *Aenteeckeningen op de calculatie...*

4 J.I. Israel, *Dutch primacy in world trade 1585-1740* (Oxford 1989) 125.

onderzoek naar smokkel een vast onderdeel zou moeten zijn van economisch historisch onderzoek.

1 Nederlandse handel in het begin van de zeventiende eeuw

Handelaren en schepen uit de noordelijke Nederlanden hadden een centrale plaats in het goederenvervoer binnen Europa. Als gevolg van inklinking was de bodem in met name de kustprovincies zeer ongeschikt voor het verbouwen van graan, waardoor boeren zich gingen toeleggen op andere soorten agricultuur die minder arbeidsintensief bleken. Dit leidde tot urbanisatie, commercialisatie en graanhandel met het Baltisch gebied. Al in de zestiende eeuw domineerden schepen en handelaren uit de noordelijke Nederlanden de graanhandel vanuit dit gebied, maar na verloop van tijd gingen deze handelaren hun graan niet alleen in Holland en Zeeland verkopen, maar ook in Zuid-Europa. De schippers uit de Republiek laadden kaas, haring en andere (half)fabrikaten in de thuishavens en verscheepten die naar het Oostzeegebied, waar ze met de opbrengsten graan, hout en koper konden aanschaffen. Deze goederen brachten ze vervolgens naar Frankrijk en Spanje, waar ze met de opbrengsten zout en wijn konden inkopen, alvorens weer terug te keren naar hun thuishavens. Deze *voorbijlandvaart* kwam ook in tegengestelde richting voor; eerst naar zuidelijk Europa, en dan naar het Oostzeegebied.⁵ Ook kwam het voor dat vanuit de Republiek een directe enkelvoudige reis werd ondernomen naar het Baltisch gebied of Zuid-Europa. De thuishaven vervulde dan de rol van entrepot, waar goederen werden opgeslagen om later verder te worden vervoerd.

Deze handel en de daaruit voortvloeiende inkomsten uit belastingen was een belangrijke inkomstenbron waarmee de Opstand tegen de Spaanse koning werd gefinancierd. Het Spaanse hof hoopte met een handelsembargo het Portugese zout uit de Nederlandse transportcyclus te halen en zo de basis van de Nederlandse handel te ondermijnen.⁶ Naast een protectionistisch beleid en het uitbreiden van de oorlogs- en kaap-

5 C. Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand* (Hilversum 2001) 197.

6 Israel, *Dutch primacy*, 58; W. Brulez, 'De zoutinvoer in de Nederlanden in de zestiende eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 68 (1955) 181-192, aldaar 184-185; M.C. 't Hart, 'Salt tax and salt trade in the Low Countries', in: J.C. Hocquet (ed.), *Le roi, le marchand et le sel* (Rijssel 1987) 293-312, aldaar 296.

vaartvloot, was het handelsembargo het derde Spaanse wapen in de economische oorlogvoering tegen de opstandige gewesten in de Nederlanden.⁷ Filips III en zijn adviseurs beschouwden het Spaanse zout als *madre de la navegacion* voor de Nederlanders.⁸ Het Spaanse embargo gold voor goederen, schepen en schippers uit de Republiek.

Om het effect van het Spaanse handelsembargo goed in kaart te kunnen brengen behandelt dit artikel de gehele periode van 1600 tot 1630 en daarmee dus ook de jaren waarin er geen embargo gold. Deze periode kent drie fases:

- 1600-1608 toen handel door inwoners van de Republiek niet was toegestaan door de Spaanse kroon;
- 1608-1621 toen handel wel was toegestaan op het Iberisch schiereiland, en
- 1621-1630 toen handel wederom was verboden voor schepen, schippers en goederen uit de Republiek.

Deze periodisering geeft een duidelijk beeld van het effect van het veranderende beleid ten aanzien van Nederlandse handel op het Iberisch schiereiland. De conclusie van dit artikel is dat het embargo niet effectief was doordat er ruime mogelijkheden en bereidheid tot smokkel waren. Daarnaast bood Frankrijk een degelijk alternatief voor het betrekken van gelijksoortige goederen.

2 Het effect van het Spaanse handelsembargo

Over de effectiviteit van het Spaanse handelsembargo na afloop van het Twaalfjarig Bestand lopen de meningen uiteen. Tegen de Engelse schippers was het embargo eind zestiende eeuw aantoonbaar weinig effectief.⁹ Bovendien was het voor havenbeambten, met name in de kleinere Spaanse en Portugese havens, vaak moeilijk vast te stellen wat wel en niet 'Nederlands' was; lange tijd hadden de beambten in hun administratie immers geen onderscheid gemaakt tussen Vlamingen, Hollanders, Duitsers of Denen.¹⁰ De voornaamste voorstander van het idee dat het handelsembargo een groot effect sorteerde is Jonathan Israel. Hij is, in tegentelling tot Ferdinand Braudel, van mening dat politieke evenementen zoals het afsluiten van de Schelde en de embargo's die Spanje aan de Nederlanden

7 I. López Martín, 'Embargo and protectionist policies: early modern Hispano-Dutch relations in the Western Mediterranean', *Mediterranean Studies* 7 (1998) 191-219, aldaar 194-195.

8 't Hart, 'Salt tax and salt trade', 296.

9 P. Croft, 'Trading with the enemy, 1568-1604', *The Historical Journal* 32.2 (1989) 281-302.

10 López Martín, 'Embargo and protectionist policies', 204-205.

oplegde, grote invloed hebben gehad op de geschiedenis. Doordat Israel zichzelf toestaat evenementen doorslaggevend te achten en het domein van het gevolg groter te beschouwen dan het domein van de gebeurtenis zelf, is het Spaanse embargo voor hem desastreus voor de Nederlandse economie, en daardoor voor de Europese economie als geheel: 'The impact of the Spanish embargoes of 1621 on the European world economy - despite Braudel's claims to the contrary¹¹ - and in particular on Dutch carrying to and from the Iberian Peninsula and between the Peninsula and Italy [...] was - and could not be otherwise than - immense'.¹²

De Nederlandse historica Maartje van Gelder besteedt in haar proefschrift over Nederlandse handelaren in Venetië aandacht aan de veronderstelde desastreuze effecten van het Spaanse handelsembargo en wijst daarbij op de gevolgen die de aannames van Israel hebben. Door het embargo, de afschrikwekkende werking die daarvan uitging en de beperkingen die de Spanjaarden op deze manier aan de *Straatvaart* oplegden, konden - in de opvatting van Israel - de Nederlandse handelaren pas na 1609 effectief handelen met Venetië en andere Italiaanse staten. De in Venetië aanwezige gemeenschap van handelaren uit de Nederlanden in de periode 1590-1609 bestond volgens Israel dus voornamelijk uit Vlamingen en niet uit Hollanders.¹³ Van Gelder toont echter overtuigend aan dat deze dissociatie niet te onderbouwen valt; niet in de laatste plaats omdat deze afwezig is in het origineel van het door Israel aangehaalde Venetiaanse archiefstuk.¹⁴

Er is vanuit Nederland meer kritiek geweest op Israel, met name op de periodisering die hij hanteert in de economische geschiedenis van de Republiek en de conjuncturele breuken vanaf 1609 (groei) en na 1621 (krimp) die volgens hem gevolgen zijn van de (on)mogelijkheid van handel op het Iberisch schiereiland gedurende het embargo. Maar in de afgelopen twintig jaar is de kritiek vooral algemeen geformuleerd en nauwelijks gefundeerd

11 F. Braudel, *La Méditerranée et le monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II* (Parijs 1966) Deel I, 572-573.

12 Israel, *Dutch primacy*, 125.

13 Israel, *Dutch primacy*, 3-11.

14 M. van Gelder, *Trading places: the Netherlandish merchant community in Venice, 1590-1650*. (Proefschrift Geschiedenis Universiteit van Amsterdam 2007) 9-11. Het betekent overigens niet dat ze het eens is met de 'Noordse invasie' van de Nederlanders die door Braudel wordt geïmplementeerd. Ze wijst op diverse voorbeelden van Nederlandse handelaren die ook al in de jaren 1570 en 1580 aanwezig waren in de Italiaanse handelsstad. Zie daarvoor pagina 54-55.

met nieuw onderzoek.¹⁵ Door smokkelhandel te reconstrueren kan een betere inschatting gemaakt worden van de economische ontwikkeling en de effectiviteit van het Spaanse embargo.

3 Smokkelaars

Smokkelen, hier begrepen als zowel illegale handel als het (gedeeltelijk) ontwijken van belastingen, is vanzelfsprekend lastig kwantificeerbaar; idealiter werd een handelaar niet betrappt. Desalniettemin zijn er rechtszaken tegen smokkelaars en hield de Admiraliteit een overzicht bij van betrapte smokkelaars. Als een schipper bijvoorbeeld in Zeeland werd betrappt op het onjuist of onvolledig aangeven van goederen werd hij door de admiraliteit van Zeeland veroordeeld (werd een *amende* opgelegd) tot een boete en een naheffing over de te weinig betaalde belasting. Een derde van de boete moest een schipper betalen aan de Zeeuwse vendumeester: Adriaen Nicolai. De naheffing kon een schipper echter ook bij een ander kantoor voldoen. Dat betekent dat de rekeningen van Nicolai een goede indicatie geven van het aantal schippers dat werd betrappt op frauduleuze praktijken, hun goederen, achtergrond en afkomst. De rekeningen van deze amendes kunnen echter niet dienen tot het berekenen van het aandeel van ontwijking ten opzichte van de totale inkomsten uit convooi- en licentgelden, maar geven wel informatie over de frequentie van boetes als gevolg van smokkelen, personen die smokkelden, goederen waarin werd gesmokkeld, en de algehele bereidheid tot smokkelen.

Het is natuurlijk mogelijk dat een vendumeester wellicht 'coulanter' was in de aanpak van smokkelhandel wanneer de smokkelaar bijvoorbeeld een familielid betrof en dat dat de data wat onbetrouwbaar kan hebben gemaakt. Het voordeel van Zeeland is echter dat Nicolai vendumeester was van 1600 tot 1625 en dat als er dergelijke onzuiverheden inzitten dat waarschijnlijk consistent gebeurde en dat de data in ieder geval onderling vergeleken kunnen worden. In de periode 1600-1625 werden gemiddeld vijftig amendes per jaar opgelegd. Het jaar 1609 was een topjaar wat betreft boetes en inde Nicolai er maar liefst 106. Tussen 1609 en 1621 lag het gemiddelde sowieso hoger dan in de jaren dat er handelsembargo gold met

15 Zie bijvoorbeeld wel de review-artikelen: L. Noordegraaf, 'Vooruit en achteruit in de handels-geschiedenis van de Republiek', *BMGN* 106.3 (1991) 458-468, aldaar 461-464; en J.L. van Zanden, 'Een fraaie synthese op wankele basis', *BMGN* 106.3 (1991) 451-457, aldaar 452-454. Zie ook voetnoot 8 in M.C. Engels, *Merchant, interlopers, seamen and corsairs: The 'Flemish' community in Livorno and Genoa (1615-1635)* (Hilversum 1997) 12.

het Iberisch schiereiland en de Spaanse Nederlanden; voor het bestand was het gemiddeld 25,5, tijdens het Bestand gemiddeld 74,2 en na het Bestand 26,5. Er is dus een duidelijk verband tussen het aantal amendes voor smokkelhandel en het handelsembargo. Het is bovendien duidelijk dat er een daling inzet na 1617; in de periode 1618-1625 daalden de amendes met maar liefst met 74,6 procent.

De groei in het aantal amendes tijdens het Twaalfjarig Bestand komt voor een belangrijk deel voort uit personen die voor een kleine vracht werden beboet. Zoals Mariken Adriaens die op 14 december 1619 werd betrapt op het niet betalen van de invoerrecht over een mand met linten.¹⁶ Of Elisabeth Jans Wielaert en Susanna Braems die op 9 september en 31 oktober 1615 met respectievelijk twee en één doos spellenwerk (kantklos) werden betrapt.¹⁷ Dit staat in contrast met bijvoorbeeld Hans Bouvaert die op 15 januari 1611 nog de inkomende rechten over onder andere 2.000 pond pruimen moest betalen.¹⁸ Zelfs zeer vooraanstaande handelaren zoals Willem Usselincx, een voorstander en investeerder van de WIC, Nicolaes Sael, bestuurder in Arnemuiden, en Lieven Lampsins van de vooraanstaande Zeeuwse Lampsins-familie, werden betrapt op het niet correct of onvolledig aangeven van goederen, of het exportereren zonder paspoort.¹⁹ Sael werd zelfs twee keer in één jaar beboet; in het voorjaar van 1603 voor het maar gedeeltelijk betalen van convooigelden. De belasting over de niet aangegeven 23.000 pond kastanjes (op een lading van 58.000 pond) moesten alsnog bij de Zeeuwse vendumeester betaald worden. In datzelfde najaar vertrok Sael weer uit de Zeeuwse havens. Ditmaal betaalde hij wederom over een deel van zijn lading geen belasting. Opnieuw werd dit geconstateerd, en ditmaal moest hij over 25 last bomen en 200 ponden vlas een naheffing van twee ponden Vlaams, vier schellingen en twee groten betalen. Bovenop beide naheffingen kwam bovendien nog een boete van in totaal 54 ponden, 3 schellingen, 4 groten en 8 mijten; ruim 325 gulden.²⁰ Een soort 'middencategorie' zoals bijvoorbeeld François van Lippeloo, een kunstschilder uit het begin van de zeventiende eeuw die in Antwerpen lid was van het St. Lucasgilde, kwam ook voor.²¹ Op 7 december 1615 werd Van Lippeloo betrapt op het maar voor de helft aangeven van acht grote en

16 NL-MdbZA (Zeeuws Archief), 508.2 *Admiraliteit van Zeeland, financiële administratie*, 27350.

17 NL-MdbZA, 508.2, 27290 en 27300.

18 NL-MdbZA, 508.2, 27250.

19 Usselincx in 1609: NL-MdbZA, 508.2, 27240; Sael in 1603: NL-MdbZA, 508.2, 27170; Lampsins in 1604: NL-MdbZA, 508.2, 27180.

20 NL-MdbZA, 508.2, 27170.

21 Th. van Lerijs, *Biographies d'artistes Anversois* (Antwerpen 1881) 245.

zestien kleine schilderijen, geschat op een waarde van twintig ponden Vlaams.²² Ook Cathelijne van Engelen had op 30 maart 1611 een schilderijtje bij zich toen ze werd aangehouden.²³

Vrouwen maakten een substantieel deel uit van de betrapte smokkelaars. De hierboven genoemde vrouwen staan niet op zichzelf. Niet in alle jaren zijn de namen goed te lezen, maar wanneer dat wel het geval was, gaat het om ten minste twintig vrouwen. In zo'n geval gaat het vaak om wat garen of een lapje stof, maar soms ook om meer. Zoals Susanne Philips die werd beboet voor 5 buffels en Lidwijne van Beke voor 225 pond boter, beiden in 1615. Het toenemende aantal boetes over kleine partijen goederen doet vermoeden dat er een andere vorm van handel sterk toenam, waarbij niet al te welvarende burgers met hun eigen handnijverheid op een korte afstand zoals Antwerpen-Middelburg gebruik maakten van een beurtveer. Het kon gaan om een mand linten, een doosje spellenwerk, een stuk perpetuaan, twee kussens of vele andere kleine goederen. Ook voor de burgers met kleine hoeveelheden handelswaar gold dat ze invoerrechten moesten betalen, en als ze dat niet deden en werden betrap, kregen ook zij een boete.

Smokkelaars waren in de Republiek een wijdverbreid fenomeen. Het waren zowel vooraanstaande burgers en bulkhandel, als kleinschalige handel in huisnijverheid, als handel in ambachtelijke goederen waarin werd gesmokkeld. Ook vissers probeerden soms een voordeel te behalen. Op 25 januari 1614 bijvoorbeeld kregen zes verschillende vissers allemaal een boete van 25 gulden voor het niet correct aangeven van hun ladingen kabeljauw variërend tussen de 60 pond en 85 pond.²⁴

4 Smokkel uit de Republiek in vergelijkend perspectief

Een interessante bron voor het bestuderen van smokkelhandel zijn de registers van de Sonttol. Een aanscherping van het controlebeleid in 1618 valt samen met een opvallende stijging in de handelsstatistieken, en met name in de belading per schip.²⁵ Vanaf 1618 was het niet langer mogelijk om een deel van de lading te verzwijgen doordat voortaan alle schepen werden gevisiteerd door de beampten. Eerder was dit nog wel mogelijk. Jan Pietersz Coertz, stuurman voor een koopman uit Lübeck had bij de laatste

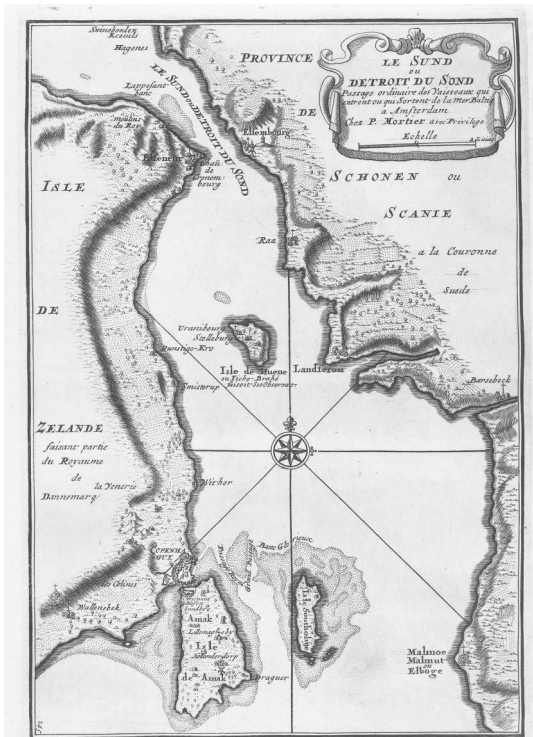
²² NL-MdbZA, 508.2, 27300.

²³ NL-MdbZA, 508.2, 27260.

²⁴ NL-MdbZA, 508.2, 24300.

²⁵ O. Degn, *Guide & concordance to the Sound Toll Registers, 1497-1857* (Amsterdam 2006) 22.

reis opgescheept over hoe hij op een vorige reis bij de Sont niet een lading rogge, maar een lading hout had aangegeven. Omdat hij van zijn bevrachter een vergoeding had gekregen voor belasting over rogge, kon hij het voordeel - de heffing over hout was minder dan over rogge - in zijn eigen zak steken. Toen andere bemanningsleden aan Coertz vroegen of hij bij terugkomst het voordeel nog had gedeeld met de bevrachters, stelde Coertz: 'neen (...), die penningen quamen mij toe ende niet de reders'.²⁶ Zoals in de inleiding van dit themanummer is aangehaald, is het een en ander aan te merken op de betrouwbaarheid van de Sonttol-data.²⁷ Hierop valt nog aan te vullen dat Frederick Leyel, een van de tolbeambten bij de Sont, ook optrad als correspondent voor verschillende handelaren uit Amsterdam.²⁸ Hij kon dus wel eens conflicterende belangen hebben.



Illustratie 1: Kaart van het Sont, ca. 1702, anoniem, uitgegeven door Pieter Mortier (I), 1702-1703. Collectie Rijksmuseum, RP-P-OB-83.034-149.

²⁶ NL-HnWFA (Westfries Archief), Oud-notarieel archief, 846 A87.

²⁷ Zie inleiding.

²⁸ Zie bijvoorbeeld: P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzee-handel in de zeventiende eeuw, deel II RGP GS 161* ('s-Gravenhage 1977) 82, 302, 331.

Hoewel de betrouwbaarheid van de administratie wat betreft de goederen te wensen over laat, is het met de Sonttol-data wel mogelijk om een vergelijking te maken op basis van de thuishavens van schippers voor vergelijkbare goederen. Om smokkel te kunnen vergelijken, zijn de Sontpassages in westelijke richting in de jaren 1616 tot 1620 van schippers uit de Republiek vergeleken met schippers uit Hamburg, Rostock en Stralsund. Deze vier zijn gekozen omdat ze in deze periode soortgelijke producten vervoerden. Hamburg en de Republiek als grootste handelsnaties ten westen van de Sont en Rostock en Stralsund als representanten ten oosten van de Sontpassage. Om de vergelijking werkbaar te houden is gerekend met alle goederen die in last worden gemeten. Wat direct opvalt is de groei tussen 1617 en 1618. Deze groei kan verklaard worden door de hierboven genoemde strengere controles. Alleen de schippers van Rostock blijven op ongeveer hetzelfde niveau, maar de drie andere regio's stijgen. En het is met name de Republiek waar de relatieve lading per schip enorm stijgt: 73,9 procent. Terwijl in datzelfde jaar bovendien het aantal schepen met schippers uit de Republiek steeg met 41 procent, van 1.507 naar 2.133. Zowel het totale aantal schepen, als de gemiddelde belading per schip steeg explosief. De gemiddelde belading in last per schip voor schippers uit Hamburg en Stralsund steeg in datzelfde jaar met 28,8 procent. De meeste concurrenten van de Republiek hadden dus voor 1618 ook wel wat voordeel gehaald uit gedeeltelijke ontwijking van een heffing, maar het waren in het bijzonder de schippers uit de Republiek die getroffen werden op het moment dat smokkel bij de Sont werd bemoeilijkt.

Tabel 1 Goederen gemeten in last, per schip in de jaren 1616-1620 die Westwaarts de Sont passeerden, en de procentuele stijging of daling ten opzichte van het jaar ervoor.

Jaar	Republiek		Hamburg		Rostock		Stralsund		Engeland	
	Last/Schip	Vershil	Last/Schip	Vershil	Last/Schip	Vershil	Last/Schip	Vershil	Last/Schip	Vershil
1616	27,7		51		18,3		18,7		30,2	
1617	32,9	18,89%	37	-27,50%	17,7	-2,89%	20,7	10,80%	32,8	8,65%
1618	57,3	73,87%	47,7	28,83%	18,2	2,74%	25,6	23,85%	51	55,22%
1619	60,2	5,17%	46,9	-1,54%	18,1	-0,54%	29,3	14,55%	50	-1,79%
1620	55,6	-7,74%	45,5	-2,99%	14,5	-19,98%	34,1	16,43%	47,6	-4,84%

Bron: N.H.W. Bang, *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund, 1497-1660* (Kopenhagen 1906-1933). Hierna: STT.

Maar is het dan ook zo dat de stijging ten koste ging van andere goederen? Waren er meer schippers zoals Jan Pietersz Coertz die verklaarden hout aan boord te hebben in plaats van rogge, of andere producten die gemeten werden in last? Het antwoord op die vraag is ja. Klaphout, een fijnringig soort eikenhout dat in bundels van honderd stuks werd vervoerd en met name werd gebruikt voor duigen en kuipen, daalde in gemiddelde belading per schip uit de Republiek in 1618 ten opzichte van 1617 met maar liefst 58,2 procent. Dit is meer dan een halvering. Voor schepen met Engelse schippers daalde de hoeveelheid klaphout zelfs met 65,9 procent.

Niet alleen de bulkgoederen die naar het westen werden verscheept namen in zowel absolute als relatieve verhouding extreem toe bij de schippers uit de Republiek. Ook luxegoederen die oostwaarts werden gebracht namen zowel absoluut als relatief toe. Rijst, suiker en peper gemeten in *pund* per schip nam tussen 1617 en 1618 toe met maar liefst 1389,6 procent! Suiker gemeten in *fade* per schip steeg in deze periode met 117,8 procent. Het is dus niet onwaarschijnlijk dat de schippers uit de Republiek, die 98 procent van de suikerhandel naar het Oostzeegebied in handen hadden, meer smokkelden dan de concurrentie en op deze manier een beslissende voorsprong hebben kunnen nemen.

Natuurlijk zullen ook andere zaken een rol hebben gespeeld bij de toename tussen 1617 en 1618. Zo kan het uitbreken van de Dertigjarige Oorlog niet los gezien worden van deze stijging, maar andere factoren dan smokkel kunnen niet een dergelijke grote stijging verklaren. Op basis van de stijging met 73,9 procent van alle goederen gemeten in last, is het mogelijk de zeer conservatieve schatting te maken dat vóór 1618 de schippers uit de Republiek voor circa dertig tot veertig procent smokkelden.

Deze vorm van smokkel, niet de waarheid vertellen over wat men aan boord had, is tekenend voor de bereidheid tot smokkel, maar was onbruikbaar in de Spaanse havens; schepen, schippers, en goederen uit de Republiek waren daar immers in het geheel niet toegestaan. Welke methodes waren wel bruikbaar om te smokkelen op het Iberisch schiereiland?

5 Mogelijkheden voor smokkel

In algemene zin waren er diverse mogelijkheden voor smokkel. Een schip kon bijvoorbeeld onder de dekmantel van een maanloze nacht op het strand in- en uitgeladen worden, zoals beschreven in het artikel van Antunes, Post & Salvado elders in dit themanummer. Er zijn ook verhalen bekend van schepen die midden op zee goederen overlaadden in een ander

schip en leeg terugkeren naar de thuishaven onder het mom van kaapvaart.²⁹ Met bluf kon men ook nog wel eens ver proberen te komen. In de amendes kwam het eenmaal voor dat een schipper, de Engelsman William Hill, de haven al was uitgevaren zonder de heffingen te betalen, maar ‘door storm ende onderweder’ weer terug de haven in werd geblazen.³⁰ Zijn boete bedroeg 3.000 gulden.

De belangrijkste mogelijkheid voor smokkel in de handel op het Iberisch schiereiland was ongetwijfeld gebruik maken van valse paspoorten en vlaggen. Dit gebeurt bijvoorbeeld in het reisverslag van David Baute, een Zeeuwse schipper en later bewindhebber voor de WIC die voor de Amsterdamse koopman Rodrigo Pels in 1623 naar de haven van Sevilla was gevaren met een paspoort van de koning van Denemarken. Om de autoriteiten verder te misleiden, was de bemanning bovendien vervangen door Deense matrozen.³¹ Gebruik maken van valse paspoorten gebeurde niet alleen in de handel naar Spanje. Tot het moment dat in 1612 een handelsverdrag met de Hoge Porte van het Ottomaanse rijk werd gesloten, maakten veel Nederlanders die handelden op de Levant gebruik van paspoorten van andere handelsnaties, in het bijzonder die van de Franse koning Hendrik IV. Zo nu en dan werden granen uit het Oostzeegebied, maar ook wollen stoffen uit Leiden op deze manier verhandeld.³²

Ook schepen en schippers uit de Republiek met een neutrale Hanzevlag werden niet altijd herkend, en dus doorgelaten.³³ Dit blijkt ook uit een Nederlandstalig pamflet uit 1602. Hierin wordt een (mogelijk gefingeerde) brief van de Spaanse koning Filips III aan de onderkoning van Portugal, D. Christovao de Moura, overgenomen. Filips doet zijn beklag aan de bekleeder van het hoogste ambt in Portugal, en, bij afwezigheid van de koning, zijn plaatsvervanger. De koning schrijft dat er dagelijks schepen uit vijandige gebieden arriveren met ‘valse deckselen en[de] bescheeden gheladen

29 P.C. Emmer, *De Nederlandse slavenhandel 1500-1850* (Amsterdam 2003) 39.

30 NL-MdbZA, 508.2, 27250.

31 R. Kuiper, *Cort relaas sedert den jare 1609, De avonturen van een Zeeuws koopman in Spanje tijdens de Tachtigjarige Oorlog* (Hilversum 2000) 18-19.

32 J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815: de eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 446.

33 I. López Martín, ‘A century of small paper boats. The Hispanic Monarchy, the United Provinces and the Mediterranean’ in A. Crespo Solana & M. Herrero Sánchez (eds), *España y Las 17 provincias de Los Países Bajos, Una revision historiografica (XVI-XVIII)* (Cordoba 2002) 533-563, aldaar 539.

in heurlieder eygene schepe[n], met pasporten, als dat sij zijn en[de] comen van vrije steden, oft met Hoochduytsche Schippers'.³⁴ Filips spoorde de onderkoning daarom aan beter zijn best te doen, en hield hem als beloning één derde van de opbrengsten voor.



Illustratie 2: Portret van Filips III, Cornelis Visscher (II), naar een schilderij van Anthonis Mor, Haarlem, 1650. Collectie Rijksmuseum, RP-P-OB-62.212.

Uit de Sonttoltabelen is op een indirect manier informatie te verkrijgen over het gebruik van valse paspoorten door schippers. De tabellen gaan niet terug tot op het niveau van individuele schepen of schippers. Het valt

34 Knuttel 1182, *Coppe eens Briefs ende commissie des coninx van Spaeignen Philippus den Derden, ghesonden aenden Viceroy van Portugael, van date den twintichsten junii deses Jaers 1602* (zd, zp, 1602) [2ro-2vo].

dus niet direct te achterhalen of een schipper het ene jaar stelde uit de Republiek te komen, en het volgende jaar uit Hamburg. Wat echter wel mogelijk is, is om de scheepsbewegingen te analyseren. De schepen passeerden de tol per reis immers eenmaal in Oostelijke richting, en eenmaal in Westelijke richting. Het valt op dat het aantal Oost- en Westpassages voor de verschillende thuishavens zelden gelijk is. Gemeten over alle schepen, dus niet alleen uit de Republiek, raakte over de gehele periode 1600-1630 op deze manier 200 schepen 'vermist'. Voor een deel is dit te verklaren uit reizen waarvan de passages in Oostelijke en Westelijke richting niet in hetzelfde jaar vielen. Daarnaast verklaren ook scheepsrampen een deel van het verschil tussen de aantallen thuis- en uitreizen. Opvallend is echter dat er voor schepen uit de Republiek een vrijwel constant surplus van Oostwaartse scheepsbewegingen is waar te nemen.

Als we schepen uit de Republiek en andere landen ten westen van de Sont (Engeland, Schotland, en Frankrijk) vergelijken met Danzig en andere gebieden ten oosten van de Sont (Behalve Danzig, Pommeren, West-Pruisen, Oost-Pruisen, en de Oostprovincies) valt op dat de gebieden ten westen een surplus hebben aan Oostwaartse scheepsbewegingen. De gebieden ten oosten hebben een surplus van Westwaartse passages. Een mogelijke verklaring is dat schepen die minder geschikt waren voor lange-afstandshandel en stormen het Oostzeegebied nog wel konden bezeilen, maar later alsnog op de zeebodem eindigden en dus niet meer terugkeerden. Het verschil in de percentages vermiste schepen van de Republiek (1,2 procent) en andere westerse landen (0,6 procent) kan echter niet verklaard worden op basis van mogelijk minder geschikte schepen die uit havens uit de oostelijke gebieden vertrokken. Bovendien is het percentage vermiste schepen uit oostelijke gebieden schrikbarend veel hoger dan het percentage vermiste schepen uit gebieden ten westen van de Sont. Het lijkt economisch een onverstandige keuze om schipper of koopman te zijn als acht tot elf procent van de schepen niet terugkeert. De waarschijnlijkheid dat daadwerkelijk circa een op de tien schepen op de zeebodem of in handen van kapers eindigde wordt nog verkleind door de moordende concurrentie van schippers uit de Republiek die ongetwijfeld de winstmarges voor alle schippers en kooplieden onder druk zetten.

Tabel 2 Oostwaartse en westwaartse scheepspassages door de Sont per thuishaven van de schipper, 1600-1630.

	Republiek		Andere landen in het westen		Danzig		Oosterse Steden		Totaal	
	Oostw.	Westw.	Oostw.	Westw.	Oostw.	Westw.	Oostw.	Westw.	Oostw.	Westw.
1600	1152	1160	170	163	61	67	112	126	2134	2154
1601	1296	1299	198	198	43	37	98	104	2325	2300
1602	1128	1083	130	131	40	45	92	97	2057	2000
1603	1248	1282	157	151	39	35	83	77	2095	2111
1604	1074	1065	149	152	19	32	61	76	1801	1785
1605	1090	1084	137	140	45	47	102	111	1941	1955
1606	1292	1269	197	197	45	48	84	96	2195	2223
1607	1590	1572	195	195	35	48	90	104	2552	2571
1608	2197	2165	362	346	40	26	75	62	3334	3248
1609	1460	1406	194	199	16	15	44	42	2282	2178
1610	1288	1279	161	158	15	21	39	47	2028	2044
1611	1354	1325	159	153	19	21	59	62	2101	2057
1612	1749	1719	186	181	20	21	50	54	2460	2433
1613	1298	1292	142	150	15	25	39	47	1911	1917
1614	1916	1904	191	176	27	26	62	74	2722	2757
1615	1682	1654	202	208	24	20	65	59	2516	2479
1616	1618	1602	210	211	10	11	32	34	2396	2398
1617	1536	1522	143	146	5	6	26	28	2197	2182
1618	2170	2146	153	155	4	9	45	51	2961	2964
1619	1934	1915	133	135	4	5	40	42	2631	2635
1620	1936	1907	128	120	6	9	57	63	2627	2614
1621	1799	1761	124	136	12	34	48	71	2492	2506
1622	1278	1242	209	210	37	53	80	95	1983	2004
1623	1512	1450	255	256	50	58	84	94	2364	2322
1624	1198	1217	159	162	52	52	79	79	1931	1926
1625	867	849	165	160	18	19	45	49	1462	1444
1626	999	987	118	116	16	12	87	84	1681	1696
1627	975	965	88	82	2	2	98	103	1590	1589
1628	667	678	88	84	0	0	14	34	1088	1193
1629	882	882	103	109	0	0	61	55	1387	1364
1630	739	728	120	114	0	4	46	52	1170	1165
Totaal	42924	42409	5126	5094	719	808	1997	2172	66414	66214
Vermist		515		32		-89		-175		200
% Vermist		1,1998%		0,6243%		11,0149%		8,0571%		0,30160%

Bron: SIT.

Het is waarschijnlijker dat schippers uit de Republiek in een haven ten oosten van de Sont een vlag en paspoort van bijvoorbeeld Danzig aannamen, en dat gebruikte om op die manier het Spaanse handelsembargo te omzeilen. Het schip dat al bij de westwaartse Sontpassage aangeven was als komende van Danzig, vergrootte de geloofwaardigheid later bij de Spaanse autoriteiten. Dat zelfde schip keerde bij een latere Oostwaartse passage vanzelfsprekend dan weer niet terug als schip van Danzig, maar als schip van bijvoorbeeld de Republiek.

Het was doorgaans de koopman en niet de schipper die verantwoordelijk was voor het leveren van een neutrale vlag. In meerdere bevrachtingscontracten wordt dit opgenomen. De koopman levert de vlag of verschafft de financiële middelen om er een te kopen. Uit bevrachtingscontracten blijkt bovendien dat schippers en koopmannen zich bewust waren van het handelsembargo maar desalniettemin afspraken om het risico te lopen. Dat betekende vanzelfsprekend wel dat er duidelijke afspraken gemaakt moesten worden. In een contract tussen Isaac le Maire, koopman te Amsterdam, en Jan Pieterssen Gloses, schipper uit Enkhuizen, wordt bijvoorbeeld expliciet opgenomen wat de consequentie is voor de betaling van de schipper als hij gearresteerd zou worden in Lissabon. De schipper zou de waarde van de goederen krijgen, minus wat hem al was voorgeschoten. De schipper beloofde echter ook dat hij zou proberen met enige penningen zijn schip weer vrij te krijgen.³⁵ Oftewel, de schipper beloofde te proberen een beambte om te kopen.

Omkoping was natuurlijk een tweede manier om het handelsembargo te ontwijken, maar moest dan nog wel gecombineerd worden met valse vlaggen en paspoorten. David Baute beschrijft in zijn reisverhaal hoe hij, toen hij in 1627 opnieuw op het Iberisch schiereiland was en illegaal probeerde goud, zilver en juwelen te exporteren, vervolging wist te ontlopen door een ambtenaar om te kopen.³⁶ Spaanse bureaucraten hadden niet een al te beste reputatie als het op loyaliteit aan de kroon aankwam. Francisco de Lixalde, de financiële man van het Spaanse leger in de zuidelijke Nederlanden, is een bekend voorbeeld, met name omdat het zo gedetailleerd weergeeft hoe gemakkelijk het was om te frauderen, en er bijna mee weg te komen. Geoffrey Parker stelt over corrupte en frauduleuze Spaanse bureaucraten: '[It was] the price which Spain had to pay for her 'Master Race' mentality. Without adequate training or supervision, it is hardly surprising that unscrupulous or weak-minded bureaucrats should have taken advan-

³⁵ Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis dl II*, 282-283.

³⁶ Kuiper, *Cort relaas*, 44.

tage of the ample opportunities for profit afforded them by the Spanish system'.³⁷ Ook de hispanist John Elliot stelt dat het embargo onmogelijk effectief kan zijn geweest omdat dat veronderstelt dat douanebeambten en andere bureaucraten niet omgekocht konden worden. Spanje verschilde in dat opzicht niet van andere landen in de vroegmoderne periode. De omvang van het rijk in combinatie met de piramidevormige patronage-afhankelijke ordening van de maatschappij, maakt omkoping juist alleen maar waarschijnlijker.³⁸

Een andere manier om te smokkelen was via Frankrijk. Een deel van de goederen die handelaren uit de Republiek in Frankrijk hadden verkocht, werden vanuit bijvoorbeeld Bordeaux over zee door met name Fransen, maar soms ook Engelsen, naar Spanje vervoerd.³⁹ Ook kwam het voor dat goederen vanuit Bayonne door Portugezen via bergpassen in de Pyreneeën werden gesmokkeld naar het Spaanse koninkrijk, met als doel ze in Castilië te verkopen. Deze vorm van smokkel kwam zo vaak voor dat de Spaanse koning doorgaans al snel minstens net zo vaak regelingen trof met dergelijke 'handelaren', als dat hij hen daadwerkelijk strafte.⁴⁰ De smokkelhandel via Frankrijk was een minder risicovolle, maar niet per se goedkopere manier om met het Iberisch schiereiland te handelen. Bevrachtingscontracten bieden directe informatie over de mate waarin handel op Frankrijk een alternatief bood voor handel met het Iberisch schiereiland.

6 Frankrijk als alternatief

Amsterdamse bevrachtingscontracten vormen een betrouwbaarder bron dan de Sonttoltabellen om scheepsbewegingen in het begin van de zeventiende eeuw te reconstrueren. Bij een notaris legden een bevrachter en een schipper vast wat de voorwaarden waren om goederen te vervoeren. Onder andere de reisduur, de prijs waartegen goederen verkocht mochten worden en wie de belasting moest betalen voor de goederen of het schip, werd vastgelegd in een bevrachtingscontract. Gezamenlijk maakten Frankrijk en Spanje elk jaar circa 75 procent van alle bestemmingen in de bevrachtingscontracten uit. Allereerst valt op aan de handel met Spanje dat er al handel was van Amsterdamse kooplieden op het Iberisch schiereiland in

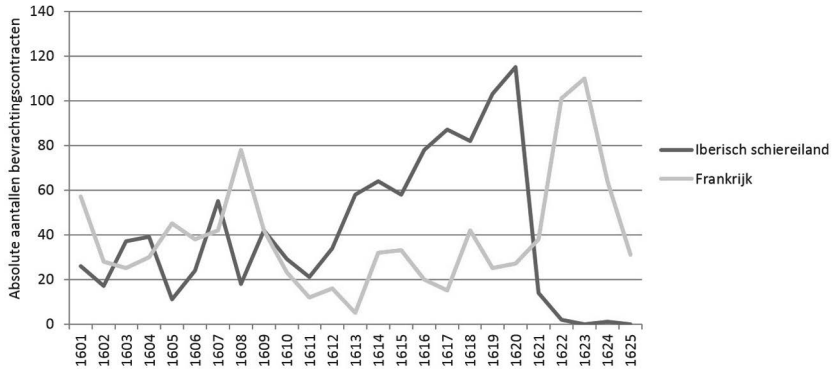
37 G. Parker, *Spain and the Netherlands, 1559-1659* (Londen 1979) 160-161.

38 J.H. Elliott, *Imperial Spain 1469-1716* (Londen 2002) 179-181.

39 Parker, *Spain and the Netherlands*, 197-198.

40 M.A. Ebben, *Zilver, brood en kogels voor de koning. Kredietverlening door Portugese bankiers aan de Spaanse kroon, 1621-1665* (Leiden 1996) 189-191.

de periode vóór het Twaalfjarig Bestand, dus toen er officieel nog een handelsverbod gold voor schippers uit de Republiek. Ten opzichte van 1609 is er een lichte daling tot 1611, maar omstreeks deze jaren schommelt het aantal contracten naar Spanje rond een niveau dat het in 1601 ook al had.



Wat betreft Portugees zout, in die tijd een belangrijk handelswaar voor de Republiek, bood Frans zout een redelijk alternatief. Aangezien beide regio's bovendien wijn leverden, is het interessant om de relatieve bestemmingen ten opzichte van de totale bestemmingshavens te vergelijken. Het valt op dat het aantal reizen per bestemming elkaar perfect spiegelt zonder dat er een fluctuatie is waar te nemen in het totale aantal reizen. Op het moment dat schippers niet naar Spanje voeren weken ze dus uit naar Frankrijk, en op het moment dat ze niet naar Frankrijk reisden, haalden zij hun goederen in Spanje.

Het aandeel van Franse afmeerhavens in de passages van de Sonttol was overigens vanaf 1609 voor ca. 90 à 95 procent in handen van schippers uit de Republiek en over de gehele periode 1600-1630 gemiddeld 83,4 procent.⁴¹ Daar komt nog bij dat na 1598 ook in toenemende mate zout werd gewonnen op de Kaap Verdische of 'Zoute Eilanden' en in de zoutpannen van Punta de Araya op de kust van Venezuela. Met name in Venezuela lag het zout min of meer voor het oprapen.⁴² Het Iberisch schiereiland werd gepasseerd als overslaghaven, wat het embargo niet effectief maakte als economische oorlogsvoering en hoogstens de Spaanse economie schaadde. Na 1621 werd de (vrije) handel op Punta de Araya bemoeilijkt door de oprichting van de WIC met een handelsmonopolie voor dit gebied en de

⁴¹ Zie STT.

⁴² Lesger, *Handel in Amsterdam*, 91.

bouw van een fort door de Spanjaarden om de zoutpannen tegen ongewenste bezoekers te beschermen. De Westfriese steden, die met name geïnteresseerd waren in de Venezolaanse zouthandel, slaagden er ondanks herhaaldelijke pogingen niet in de Spaanse macht te verdrijven. De WIC legde zich tot 1630 meer toe op kaapvaart en de handel op exclusief koloniale goederen zoals suiker en Brazielhout. Bovendien zou de compagnie in het najaar van 1633 definitief verslagen worden in de strijd om het Caribisch zout.⁴³ Dit alles bij elkaar verklaart nog meer waarom Frankrijk een goed alternatief was voor het Iberisch schiereiland als plek om zout te verkrijgen.

Na 1611 is er een stabiele stijging tot 1620 in het aantal bevrachtingscontracten met het Iberisch schiereiland als bestemming. Het is opmerkelijk dat de handel op Spanje tussen 1608 en 1621 zo'n consistente stijging door lijkt te maken. Waarom zou er elk jaar een consistente stijging zijn? Waarom is er niet een permanent hoog niveau zodra er vrijhandel is? Als we deze periode in detail beschouwen en een onderscheid maken tussen handel van Spanje naar de Oostzee en handel van de Oostzee naar Spanje, wordt er een opvallend patroon zichtbaar. Tussen 1608 en 1617 kwam de stijging in de schepen die op Spanje voeren voornamelijk voort uit een stijging in schepen die eerst naar Spanje voeren, geladen met goederen uit de Republiek, en dan met goederen uit Spanje richting de Oostzee, alvorens terug te keren naar de thuishaven. Na 1617 draaide dit om en gingen de schepen eerst naar de Oostzee, dan naar het Iberisch schiereiland en keerden dan pas terug.

Het veranderde handelspatroon zorgde in Spanje mede voor een daling van de graanprijs met meer dan dertig procent tussen 1617 en 1618. De graanprijs zou daarna redelijk stabiel blijven tot circa 1625/1626.⁴⁴ In 1606/1607 (63 procent hoger dan in 1600), 1616/1617 (52 procent hoger dan in 1600) en 1627/1628 (60 procent hoger dan in 1600) was de graanprijs in Spanje op recordhoogte. Die hoge prijzen zullen voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn geweest voor het veranderende handelspatroon dat is terug te zien in de Amsterdamse bevrachtingscontracten. Zoals hierboven al gememoreerd, werd vanaf 1618 de controle bij de Sont strenger waardoor het lastiger werd om de belasting daar te ontwijken en ontduiken. Door eerst naar het Oostzeegebied te varen, werden de schippers nu

43 H. den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2002) 16, 30; J. Jacobs, *New Netherland: a Dutch colony in seventeenth-century America* (Leiden 2004) 29.

44 E.J. Hamilton, *American treasure and the price revolution in Spain, 1501-1650* (New York 1970) 340-375.

aangeslagen voor relatief goedkopere producten als hout en graan, in plaats van een relatief duur product als Spaanse wijn. Ten derde stegen tussen in 1616 en 1618 de roggeprijzen in de Republiek en was er door de hoge prijzen voor deze basisbehoefte in 1617 een hoge sterfte onder de bevolking van Amsterdam.⁴⁵ In 1616 was er een tekort aan granen ontstaan in Schotland. Dat tekort werd aangevuld vanuit de opgeslagen voorraden in de Republiek. Tegenvallende oogsten in het Oostzeegebied in 1617 en 1618 konden de reserves echter niet adequaat aanvullen. Schotland exporteerde vooral zout in deze periode, dat relatief duur en van lagere kwaliteit dan het Portugese en Franse zout was, terwijl er juist een tekort was aan zout van hoge kwaliteit.⁴⁶ Het Schotse zout was van mindere kwaliteit omdat het niet in de zon kristalliseerde, maar in pannen gestookt op turf. Het tekort aan zout van hoge kwaliteit kan verklaren waarom de handelaren of schippers met dit zout als lading in de Republiek wilden eindigen, en de omkerende handelsbeweging zal tegelijkertijd het graantekort in Utrecht, Holland en Schotland hebben vergroot.

7 Conclusie

Het Spaanse handelsembargo was geen effectief middel voor economische oorlogsvoering tegen opstandige gewesten. De belangrijkste reden hiervoor was dat er mogelijkheden genoeg waren om te smokkelen. Een van de mogelijkheden was om gebruik te maken van valse paspoorten en scheepsvlaggen van neutrale handelsnaties. Een andere mogelijkheid was om gebruik te maken van een extra tussenpersoon, bijvoorbeeld in Frankrijk. Deze twee mogelijkheden in combinatie met de mogelijkheid om douanebeamten om te kopen, maakte het Spaanse handelsembargo verre van waterdicht. Frankrijk en West-Indië boden bovendien alternatieve markten waar vandaan vergelijkbare goederen konden worden betrokken.

Uit de Zeeuwse amendes blijkt dat zowel kleine handelaren als grote handelaren en vooraanstaande burgers betrokken waren bij smokkelhandel. Handelaren uit de Republiek verschilden in die zin niet veel van handelaren uit Bristol in de zestiende eeuw. In Bristol waren onder andere

45 F. Snapper, *Oorlogsinvloeden op de overzeese handel van Holland, 1551-1719* (Amsterdam 1959) 67.

46 C.A. Whatley, *The Scottish salt industry 1570-1850, an economic and social history* (Aberdeen 1987) 6 en 33-36; 't Hart, 'Salt tax and salt trade', 300.

sheriffs, burgemeesters, en zelfs leden van het parlement betrokken bij smokkelhandel.⁴⁷ Op basis van de Sonttol-gegevens blijkt bovendien dat schippers uit de Republiek goed vertegenwoordigd waren in vergelijking met schippers uit andere regio's. Het zou te ver gaan om te beweren dat de Republiek haar gouden eeuw beleefde dankzij de smokkelhandel, maar de verscherpte controles bij de Sonttol na 1618 brengen duidelijk aan het licht dat handelaren uit de Republiek actief betrokken waren bij smokkel door de Sont. Als men daar bereid was te smokkelen, is er geen enkele reden om aan te nemen dat dat voor het Iberisch schiereiland anders zou zijn.

Dan tot slot nog een bedenking over de 600 pijpen Spaanse wijn die de kamer Zeeland voornemens was naar Brazilië te sturen. 600 pijpen Spaanse wijn is het twintigvoudige van wat heel de Republiek gemiddeld per jaar aan Spaanse wijn oostwaarts door de Sont vervoerde tussen 1600 en 1630. En bijna vijf keer zoveel als het gemiddelde per jaar van alle pijpen Spaanse wijn die ten oosten van de Sont belandden in diezelfde periode. Alleen in 1620 vervoerden schippers uit de Republiek meer dan 300 pijpen Spaanse wijn, 463 om precies te zijn, door de Sont. Alle schepen bij elkaar vervoerden nooit meer dan 536 pijpen Spaanse wijn (in 1624) oostwaarts door de Sont. Althans officieel, want natuurlijk werd Spaanse wijn gesmokkeld, net als alle andere goederen van het Iberisch schiereiland.

Over de auteur

Joris van den Tol behaalde in 2012 zijn Master *Nieuwe Geschiedenis* aan de Universiteit van Amsterdam onder begeleiding van dr. Marjolein 't Hart met een scriptie over smokkel aan het begin van de zeventiende eeuw. Sinds oktober 2012 is hij als promovendus aan de Universiteit Leiden verbonden met een onderzoek naar lobbypraktijken in het zeventiende-eeuwse Atlantische gebied binnen het onderzoeksproject *Challenging Monopolies* van dr. Cátia Antunes. Van oktober 2015 tot februari 2016 was hij met een Fulbright-beurs in New York om onderzoek te doen naar Nieuw Nederland.

E-mail: j.j.s.van.den.tol@hum.leidenuniv.nl

⁴⁷ E.T. Jones, *Inside the illicit economy. Reconstruction the smugglers' trade of sixteenth century Bristol* (Farnham 2012) 104.

