

[資料]

グジャラートとヒンドウスターンに
おけるオランダ東インド会社
1620年—1660年
(V)

H. W. ファン・サンテン
長 島 弘 (訳)

第2章 ペルシアおよび紅海との貿易

2. 1 ムガル朝インドとペルシアの間のVOCの海運と貿易

この章で私はとくにグジャラートとモカ、ペルシアとの間の貿易に注目するであろう。最初の部分では会社のインド洋の西部での貿易が中心となるだろう。すなわち、VOCの北インドとアラビア半島、ペルシアとの間のアジア域内貿易、英語の用語を使えば「カントリー・トレード〔地方貿易〕」が、第2の部分ではインド（とくにグジャラート）商人によるこれらの地域の間で行なわれた貿易に照明が当てられるであろう。その後私はムガル朝とその官僚たちがこの海外貿易においてどのような役割を演じたかという問題を扱うであろう。大モゴル〔ムガル皇帝〕とその家族、および最重要国家官僚たちは、彼らの船をモカ、ペルシアあるいはアチーに向けて派遣したり、彼らによって購入された商品をグジャラート船で運送させたりした際に、単に個人的な利益を視野においていただけなのだろうか、それとも輸出を促進しできるだけ多くの金と銀をインドに流入させようと

いう当局の一種の「重金主義」政策について語る事ができるのであろうか。特にムガル皇帝たちがスラトで多数の船を建造させ、かつモカおよびバンダル・アッパースとの海運業を独占しようとした1651年から1663年までの時期には、そのような「重金主義」政策が存在していたように思われる。その後どういう理由からか不明であるが、ムガル皇帝の外国貿易への介入は減少した。

私がVOCの貿易活動の考察をムガル朝インドと中東との間のそれに意識的に限定したことを強調しなければならない。私はインド商品の貿易のみを扱い、そしてはるかに多量な——そしてより利益の多い——VOCとモカおよびバンダル・アッパースとの間の、香料、銅、錫、胡椒、砂糖などのような非ムガル朝インド物産の貿易にはふれないであろう。他方で、私はアチェー、テナッセリム、ベンガル、マラバル等々とのグジャラート人の貿易に注目しないであろう。この限定は、同一の物産——主要にはインドの最も重要な物産である綿布——における、同一の生産センターから同一の販売市場にむけてのオランダ人とインド人の貿易を相互に比較することを可能にする。

この貿易において、会社とインド商人はひとつの自由で、非統制的な市場で、互いに競争した。そして生産市場も販売市場も支配できないそのような状況下では、インド商人にたいする会社の競争者としての地位はきわめて弱かったように思われる。

ムガル朝インドへの進出後の最初期には、会社はまだペルシアへの綿布の貿易に従事するというのではなく、インド商人の商品を運送することに限定していた。すでに1623年にヴェースブ号とフレデー号がスラトからバンダル・アッパースへ、バタヴィアと共和国〔オランダ〕からの商品からなるVOCの積荷のほかに、はじめてグジャラート商人と彼らの商品を運んだ¹⁾。当時後者のあいだでは軍備のすぐれた、したがってより安全なオランダとイギリスの船の運送能力にたいする大きな需要があった。ペルシアとイギリスの連合勢力によるホルムズの奪取以後ペルシア湾の状況が不安

定となり、グジャラートの船はポルトガルのフレガット船により拿捕される危険にさらされていた²⁾。会社にはそのような運送航海を許可する用意が十分にあった。なぜならそこに「再び尊敬と信用をこれらの国民のあいだに獲得する」ための一手段を見いだしたからである³⁾。ヴェースプ号とサムソン号の劇的な出来事後、VOCの傷ついた威信を回復する可能性がここに見出された。これら2隻の船はそれより1年前に、ポルトガルのパスのみを持ちオランダのパスを持たないすべてのグジャラート船を拿捕するようにという総督クーンからの命令を文字どおりに解釈した。クーンは、オランダ船の海事上の優位性の利用とパス発行制限政策という手段とにより、VOCが関心を持っている大多数の市場から競争相手のグジャラート商人を大した困難なく排除できると期待するという大きな計算違いを犯した。しかし腹を立てたグジャラート商人たちはスラトや他の都市のムガル朝当局者を成功裡に動員し、後者は陸上に留まっていた社員たちにたいして制裁を加えたのである。会社は賠償金を支払うことを余儀なくされた⁴⁾。この時から、VOCによるムガル朝の臣民にたいする大規模な暴力は、その結果として陸上にいる社員にたいするムガル朝からの反動があるだろうということが明白であった。

商品を運送することの第2の考慮は、それが妥当な何程か〔の利益〕を生み出すことができるだろうということであった。さらに、すでに若干の期間運送の貨物を運んでいたイギリス人がその名誉と利益の双方でうらやましがられていた。しかしスラトの社員が運送業を宣伝したその情熱は、この方法で彼らが私貿易を行なうための、また不正を行なうためのよりよい機会を得ることができるという考慮によっても鼓舞されていたように思われる。運送料は、グジャラート、イギリス、オランダ船の積載能力の供給と運送需要の発展の程度に応じて変動した。この変動が運送航海からの収入の過小評価をむしろみつけられないようにした⁵⁾。特定の個人的な商品の運送料を避けるために若干の特権者——彼らはスラトでのその地位のゆえに会社から運送料を免除されていた——と共同することは一つの方法

であった。スラトのシャーバンドル（港務長）や関税書記官たちのような有力なムガル朝官僚，そしてヴィールジー・ヴォーラやナーン・パークのような会社にとってその次に重要な商人や金融業者は自己の運送貨物にたいして少しも運送料を支払わなかった。シャーバンドルと関税書記官たちは彼らの貨物のこの無料運送とひきかえに，スラトでのVOCの商品からの関税徴収の際に「好意的」であった。1635年にはこの方法で運送貨物のほとんど5分の1が何ら運送料を支払わなかった。そしてその貨物のかなりの部分がスラトの社員のものであったことは確実である⁹⁾。

最初何もムガル朝インドとペルシアの間のこの海運業の成功をさえぎるようには見えなかった。それは未使用の貨物積載スペースの利用による特別の収入源を「公式の」会社に提供したし，スラトとバンドル・アッパーズにいる社員たちに給料を補充するさまざまな機会を与えた。グジャラート商人は安全な方法で自己の商品をペルシアに運送させることができるはずだったし，その際にイギリスとオランダの貨物船の競争やグジャラート船の存在が，運賃が妥当な範囲内に収まるという状況をもたらさずであった⁷⁾。しかしながら事態のこの調和的な考えは，運送業者と商人との間にある利害の対立を無視していた。この対立は，VOCがもはや運送業者としての自己の役割に満足しなくなり，綿布，藍，タバコ，米のようなムガル朝インドの商品のペルシアでの販売可能性をはじめて探求しようとした1628年に表面化した。会社は反物の見本と米とタバコをペルシア向けに購入した。そのためその年スラトからバンドル・アッパーズに向けて出帆するVOCの船におけるグジャラート商人の商品の積載スペースが削減された。ペルシアで販売していた商人たちとスラトのムタサディー（県長官）がこの新しい競争相手に頑強に抵抗した。VOCは，彼ら〔会社〕は〔従来〕「全て〔の荷〕を引き受けることと彼らの〔船が〕どこへでも航海すること以上を求めなかった」と非難された⁸⁾。VOCの船は会社が圧力の下で積荷のタバコと米の一部を降ろして，グジャラート商人の貨物と取り替えた後によりやく出航の承諾を得た。それゆえ米やタバコのような安価

で嵩ばる商品の販売地域としてのペルシアのVOCによる最初の市場探索は、スラトの商人とムガル朝官僚の圧力によって蓄のうちに摘み取られたのである。スラトのVOCの長官はバタヴィアの上司に、商人たちやムガル朝当局との関係を危機にさらさないために、その種の安価な商品の貿易は中止するようにと進言した⁹⁾。1630年～1631年の飢饉とその後の数年のグジャラートと北インドにおける劣悪な経済状態によって中断されたため、会社はようやく1634年になって綿布の見本を再びペルシアへ送り、そして2、3年後にムガル朝インドとペルシアとの貿易が軌道に乗った。

会社がペルシアへの貨物運送にとどまるかぎり、グジャラート商人はこの新しい競争者の存在をがまんした。しかし、スラトとバンダル・アッバース間の航路の貨物スペースの不足の場合、VOCはつねに圧力の下で、自らが計画していたよりも多量の貨物を運送するように、あるいは運送貨物のみを積んだ特別の船を派遣するようにさえ、強いられた。たとえば1638-1639年のシーズンにVOCの商品を積んでバタヴィアへ向けて出発しようとしていたス・ヘルトーヘンボス号は出発を中止させられ、ムタサッディーの圧力でもって——彼はその船のそれ以上の積荷を禁止した——運送貨物を積んでバンダル・アッバースへの2回目の旅をすることを余儀なくされた。そのころの数年間にわたるインドとペルシアの間のカンダハールをめぐる紛争の間、両地間の陸上ルートは閉鎖された。それゆえ内陸部からたいへん多くの商人が自分の商品を海上経由でペルシアへ送ろうとしてスラトへやって来た。会社はムタサッディーの要請に譲歩せざるをえなかった。なぜなら彼ら〔会社・社員〕は彼から40万マフムディーも借りていたからである¹⁰⁾。

実際、総督クーンはすでに1629年に委託貨物の運送の禁止令を発していた。その利益は少なすぎたし、彼はスラトの商人やムタサッディーがVOCの船の航海計画に影響を与えることを欲しなかった。さらに、1つの禁令によって社員によるこの地域での私貿易も抑制されうるはずであった——彼によれば「他人の隠れ蓑の下で、多くの社員が登場人物の役割を勇

敢に演じていた」からである¹¹⁾。はじめその命令は遵守されなかった。会社はスラトでたいへん多額のお金をグジャラート人の金融業者——彼らは同時にペルシアと貿易していた——から借りていたので、「十分に彼らの笛に従って踊らなければならなかった」程であった¹²⁾。1630年から1633年まで、その時の情勢によって、その命令はよく守られた。1630年にはスラトに会社の船が1隻も現れなかったし、1631年～1632年には、グジャラートを支配した飢饉の結果として運送貨物の申込は無視できるほどであった¹³⁾。

しかし、その後総督と十七人委員会の禁止にもかかわらず、貨物運送は再び常態化した。ほぼ1635年頃、ムガル朝インドとペルシアとの間の直接貿易を樹立しようとする会社の2度目の努力の際に、自分たちが内部矛盾のある貿易政策を実行しているということがバタヴィアで以前よりも強く自覚されていた。VOCは自分の競争相手の商品をVOCの船で運送することを許可するべきではなかった。[なぜなら]「このようにモール人〔ムスリム〕たちは決して席からどころとしない」¹⁴⁾から。それに反対してスラトのVOCの長官はさまざまな議論を述べた。もし会社が商品を少しも貨物運送しなければ、スラトからバンドル・アッパーズに向けての輸出品の総量は疑いもなく減少するであろう。その場合、[従来]VOCから少ししか関税を受領していなかったムタサディーの反動なしではすまされないであろう。停止に反対する議論として、そうすればイギリス人たちが貨物運送を全て奪い取り、独占するだろうとも彼は述べた¹⁵⁾。これら2つの議論は互いに矛盾していた——このことが、VOCの社員の特定の貿易利害もまたこの禁令無視の際に重要な役割をはたしたと推測する一層大きな理由である。

しかし、17世紀の40年代には、貨物運送にたいする総督や十七人委員会の抗議が減少した。運送にたいする需要はこの年代に着実に増大した——おそらくスラトからバンドル・アッパーズに向けての総貿易量の増大のために。VOCの諸船は1貿易シーズンに時々運送貨物を満載して種々の航海を行なった。1641年～1645年の時期に年平均約15,000グルデンを貨

物運送で稼いだ。1646年～1654年には年に38,000グルデンにも上った。残念なことに運送貨物の額についてはここから何の結論も引き出せない——なぜなら、運送料は需要と供給に応じて変動したからである。

1654年以後数年間、この利益ある海運業がまったくあるいはほとんどまったく中断した。表4にみられるように、会社は1654年から1663年まで海運業ではわずかに年平均約6,000グルデンしか稼がなかった。この時期に会社はシャー・ジャハーンと彼の後継者アウラングゼーブによるペルシア、モカ、バスラとの海運業を独占しようとする努力の影響を経験した。私は

表4 スラト-バングル・アツパース航路における VOC の海運業の公的収益、
1624年-1684年 (単位：グルデン)

| 年 | | 年 | |
|-----------|--------------|-----------|--------|
| 1624 | ? | 1656 | 7,378 |
| 1625-1629 | (年平均約10,000) | 1657 | 17,192 |
| 1630-1632 | 0 | 1658 | 3,290 |
| 1633 | ? | 1659 | 6,917 |
| 1634 | 9,947 | 1660 | 0 |
| 1635 | 9,256 | 1661 | 19,921 |
| 1636 | 29,628 | 1662 | 3,303 |
| 1637 | ? | 1663 | 20,508 |
| 1638 | ? | 1664 | 0 |
| 1639 | 40,800 | 1665 | 77,987 |
| 1640 | ? | 1666 | 4,806 |
| 1641 | 13,999 | 1667 | 0 |
| 1642 | 4,524 ? | 1668 | 35,252 |
| 1643 | 13,539 | 1669 | 14,091 |
| 1644 | 14,409 ? | 1670 | 33,663 |
| 1645 | 25,413 | 1671 | 41,534 |
| 1646 | 61,688 | 1672 | 3,919 |
| 1647 | 43,362 | 1673-1677 | 0 |
| 1648 | 45,856 | 1678 | 20,765 |
| 1649 | 21,230 | 1679 | 5,003 |
| 1650 | 20,065 | 1680 | 1,787 |
| 1651 | 42,239 | 1681 | 6,205 |
| 1652 | 60,515 | 1682 | 14,322 |
| 1653 | 16,638 | 1683 | 35,140 |
| 1654 | 0 | 1684 | 34,960 |
| 1655 | 0 | | |

出典：Generale Missiven, I, p. 343; VOC 1113, f. 202r.; Coll. Geleynssen no. 105, 31-8-1635; Dagbregister Batavia, 1636, p. 107; Generale Missiven, II, p. 35; VOC 1408, ff. 820r.-820v.; VOC 1150, f. 36r.

この章の第2節でこの点に立ち戻る。1663年以後貨物運送の利益が再び増加した——1664年から1673年まで年平均23,000グルデンであった。その後、理由不明ながら、貨物運送が再び数年間中断された。

会社が初めインド商人の商品の運送業者として出現し、そしてようやく1635年になってムガル朝インドとペルシアの間の貿易に手をつけはじめたということは、注目すべきことである。自らの貿易機会を脅かされたグジャラート商人の反応は、その時は1628年の時ほど激しくなかった。ペルシアと貿易しているアフマダーバードの若干の商人はVOCのこの新しい貿易を確かに「嬉しく思わなかった」が、それでもムガル朝当局をオランダ人に対抗して動員することができなかったことは明白である¹⁶⁾。会社がペルシアとの綿布貿易を奪い取ろうとしているという非難は、ストラトのVOCの長官によれば、実際まったく根拠のないものであった——なぜなら「我々〔オランダ人〕とイギリス人は最少の量の布を〔ペルシア向けに〕買ったにすぎなかったから」¹⁷⁾。その点で彼はおそらく正しかった。利用可能なデータからは、ほとんどの年に50,000～150,000グルデン相当分しかバンダル・アッパーズとバスラへ輸出されなかったことは確かである。何年間かだけはそのより大きな輸出額の数字が見出される。すなわち、1649-1650年にVOCは180,000グルデンでバンダル・アッパーズ向けの商品を買い入れたし、また1655-1656年には反物を280,200グルデン相当分とバヤーナ藍を99,900グルデン分購入した¹⁸⁾。インド商人によるペルシアへの綿布の総輸出量——それについて私はこれから見ていくが——が十分に知られていないが、それでもペルシアへの綿布の総輸出量中のVOCのシェアは大変小さかったとすることができる。VOCはおそらく(1655-1656年をのぞいて)まだ10%以上の市場占有率を持ってはいなかったであろう。

ムガル朝インドとペルシアの間の〔会社の〕綿布貿易の利益ははじめから期待はずれであった。1638年には、アーグラで買った綿布の総利益〔de bruto winst〕は約30%で、アフマダーバード産の綿布類のそれは16～17%であった。1642年に反物類全体で40%の利潤を実現したが、1651年にはわ

ずかに4%、1659年には7~8%にすぎなかった¹⁹⁾。総督が、「すべての我々の布は、利子と諸経費を計算に入れると、少ししか、あるいはまったく役に立たない」と述べたほど、利潤はほとんど毎年バタヴィアで期待されたものより低かった²⁰⁾。総督や重役たちがこの貿易で得られた結果に不満であったということは、最低獲得すべき利潤率を彼らが40~50%に定めたという事実とも一致する。総督ファン・ディーメン〔在任1636-1645〕の時の短期間が例外をなした。彼は20~25%というより低くてより現実的な率で満足した。ファン・ディーメンにとってアジア域内貿易の拡大は大いに優先された——なぜなら、彼が簡潔に言明したように、「あらゆる手段によって内陸〔アジア域内〕の利潤の拡大をはからねばならないし、そうなるであろう」から²¹⁾。しかし、ファン・ディーメンの後継者たちはわずか20%の最低利潤率を現実的でないと判断した。実際的な純利潤〔netto winst〕を実現するためには、40~50%の総利潤率が必要であった²²⁾。

ムガル朝インドとペルシアの間の貿易について考察する際に常にくりかえされた評言は、この貿易がどのようにしてグジャラート商人に利益を与えることができたのか驚くということであった。実際それは会社にとって1つの謎であった。会社はスラトーバンドル・アッパーズ（そこにはもちろんVOCの船が行かねばならなかった）区間の会社の商品の運送料を総経費の中に繰り入れなかったし、その上ペルシアではグジャラート商人よりずっと少ない関税しか支払わなかった。合計すれば、それは少なくとも経費の20%に当たる違いとなった²³⁾。我々が持っているグジャラート商人の利潤率に関する若干のデータは、実際彼らが大変低い利潤幅で活動していたということを示している。スラトのVOCの長官は、自己の商品をイギリスかオランダの船でペルシアへ運送してもらうインド商人は11%の利潤を実現し、「モール人」〔ムスリム〕の船（そこではより低額の運送料が適用された）で運ばれた商品の場合は16%の利潤が実現されたと推定している²⁴⁾。これらのインド商人がVOCよりずっと低い経費で活動し、なんとか純利潤を得るためにずっと低い総利潤率で満足できたということは当然

である。会社は、自己の大変高い経費——そして購入市場と販売市場についての知識の少なさの結果としておそらくより高い購入価格とより低い販売価格——によって、グジャラート商人によく太刀打ちできる状態にはなかった。すでに1647年に、ペルシアとの綿布貿易を放棄して海運業——VOCが自らの海事技術的優越性によって十分に競争できた領域——に完全に集中することが提案された——「なぜならまだモール人のペルシアとの布貿易を阻止できていないから」と²⁵⁾。実際、1660年以後何年間か会社はムガル朝インドとペルシアの間の綿布貿易を中止した。その間スラトとバンダル・アッパースの間をVOCの船はバタヴィアからの商品とグジャラート商人の運送貨物のみを輸送した²⁶⁾。

2. 2 ムガル朝インドとモカ間のVOCの貿易

VOCのモカとの貿易関係は3期に区分できるが、そのうち第2期のみが重要である。1620年～1628年の間には、会社はスラトを介して特に香料類と他の非インド物産をモカと貿易した²⁷⁾。バタヴィアから10月～12月にスラトに到着した船のうち、この時期には通常1～2隻がバタヴィアから送られた商品の一部を積んでモカへ向けて出帆した。これらの船は2月、3月、あるいは4月にモカに向けて出発し、9月に西南モンスーンの弱まりを待って、商品と特に貴金属を積んで、スラトに戻ってきた。この時期会社はまだ次のような幻想を抱いていた。すなわち、モカで多量の香料を売ることができ、その結果ペルシアとムガル朝インドの諸商館に十分な資本を供給でき、その資本で島嶼部や共和国向けの輸出物産を購入することができるであろう、と²⁸⁾。しかしそのような願望は決して実現しなかった。モカとその直接の後背地は香料のまあまあの販売市場でしかなかったし、それに会社はモカで香料をあまり安売りしすぎて、その地中海方面への輸送がアラビアやトルコの商人にとって魅力的なものになって、ヨーロッパ市場が「破壊」されないようにと常に配慮しなければならなかったからで

ある²⁹⁾。

貿易接触の第2の時期(1638年～1655年)には、期待はかなり低く抑えられていた。その時期会社は、丁子、荳蔻花、肉荳蔻などの独占物産の他に、ムガル朝インド産の綿布をモカで販売しようと試みた。この地域間貿易で稼いだお金は、VOCが共和国と日本からスラトに送った銀と金を補うものとして役立つはずであった。このようにして稼いだお金は、「会社がいたるところで背負っている重荷を緩和するのに」役立つはずであった³⁰⁾。しかし、この綿布の地域間貿易において会社の得た結果は、ちょうどペルシアとの貿易の結果と同じように、期待に応えるものではなかった。そしてその結果、会社はほぼ1655年頃にスラトとモカ間の直接の貿易関係を中止した。その後の2、30年間にはわずかに偶然的な——直接バタヴィアからの——航海が見られるだけである。VOCのモカとの交易活動の第3の時期は、ヨーロッパでコーヒーにたいする需要が増大した後の17世紀末に始まった。以前に述べたように、私はここでは会社によるムガル朝インドとモカ間の貿易に関心を限定し、したがって香料、胡椒、陶磁器、蘇枋などのもっと多量でもっと利益の多かった貿易については大部分無視するであろう。

10年間の中断後の最初の航海が1638—1639年のシーズンに始まった——グジャラート商人がその前年にモカで販売して大変な利益を得たことが知られた後に。ザイド派(シーア派の一派でイエーメンに多い)のイマームのオスマン朝にたいする反乱が成功裡に終わった後、平安がようやく回復された。その時にフライト船(フルーツ船=北海方面の典型的な商船)ラーロップ号(Rarop)がバタヴィアから直接モカへ、台湾産砂糖や香料、蘇枋、陶磁器からなる貨物を積んで出帆した³¹⁾。1640年にフリーヘント・ヘルト号がスラトからモカへ早くも若干のインド物産を積んで出帆したが、まだ綿布はその中に含まれていなかった。フリーヘント・ヘルト号は1642年にもまたモカに向けて出帆したが、その積荷は、122,000ポンドの胡椒、6,000ポンドの丁子、5,700ポンドの肉荳蔻、17,000ポンドの錫の他に、

57,490グルデン相当の41,990反の綿布を含んでいた³²⁾。その船は31,000枚のレアール・ファン・アフテン貨〔スペインのハリアル銀貨〕、1,480枚の「モールの」デュカート貨、没薬、そして最後にペルシアとバスラ向けのコーヒーを積んで戻って来た。社員たちは運んで行った綿布の半分しかモカで販売できなかった³³⁾。

インド産反物の貿易の結果はその後も相変わらず期待以下であった³⁴⁾。スラトのVOCの長官が1645年に過去数年間の平均利潤を調査したとき、平均総利潤は15%以上ではないことが明らかになった。5¼%の利子損失、モカから運んできた銀のルピー貨への改鑄の際の損失および船への食糧供給、税関役人への贈物(合計2½%)を控除した後では、長官の手元にはその事実を容認できないほど低い純利潤しか残っていない³⁵⁾。これらの低い利潤率は、我々がそれを香料の利潤率と比較するときいっそうきわだつ。たとえば1643—1644年のシーズンに、会社はモカでロンペン(痛みのある肉荳蔻)で670%、肉荳蔻で617%、胡椒で259%の利潤を得た。たとえこれらの利潤率が香料の価格設定の仕方——その場合全ての経費が計算に入れられているわけではない——によってやや過大視されているとしても、その利潤は当然あらゆる意味で是認できると考えられる³⁶⁾。

ごくわずかの利潤しかもたらさない——おそらく損失さえもたらした——綿布貿易は、この貿易を中止するようにとのスラトのVOC長官のしばしばの助言にもかかわらず、バタヴィアとオランダの命令でまだ何年間か継続された。ファン・ディーメンは、「待ち望んでいた利潤と希求していた大量の現金をいつの日かその地域から得るだろう」という期待を依然として持っていた³⁷⁾。さらにバタヴィアでは、モカとの綿布貿易の市場シェアを完全に放棄し、それをグジャラート商人やイギリス人——イギリス人のシェアは少ないが——に任せることは賢明ではないとみなしていた³⁸⁾。

1655年に会社は政策を変更した。モカにおける——小さな——市場でのシェアを必死で防衛しようとするは無意味になった——「なぜなら、モール人たちが大貿易により会社の取引を完全に破壊するからである」³⁹⁾。

シャー・ジャハーン帝が多数の船をモカとペルシアへの貨物運送用に建造させて後、モカでの貿易が大いに促進されたように思われる⁴⁰⁾。それに加えて、次のような状況もあった。すなわち、その当時香料はスラトでモカでとまったく同様に高く売れ、それゆえそれを特にモカで売らなければならぬという差し迫った理由がなかったからである。さらに、会社がペルシアとバスラ向けに買ったコーヒーが、グジャラート商人とイギリス商人の間の競争の結果、価格が大いに上昇した⁴¹⁾。1646年から1655年まで、VOCはモカで年平均110,000ポンドのコーヒーを購入了⁴²⁾。これら3つの理由——すなわち、綿布販売におけるインド人の競争の増大、モカとスラトでの香料の価格差の縮小、モカでのコーヒーの価格の上昇——から、バタヴィアはスラトとモカの間の地域間貿易の停止を命じたのである⁴³⁾。その後も時々1隻の船が香料を積んでバタヴィアからモカへ出帆したが、しかし、モカへの関心が本当に強まったのは、ようやく17世紀末になってからで、その時ヨーロッパ市場でコーヒーにたいする異常に大きな需要が生じたのである⁴⁴⁾。

モカでのVOCの綿布に関する市場シェアはおそらく大変小さかったであろう。1645、1646、1647年については——それぞれについてグジャラート商人による輸出と会社によるそれとの比較が可能であるのだが——、概数が得られる。すなわち、グジャラート商人の場合はそれぞれ702,000反、559,000反（および116梱）、999,000反であり、それに対してVOCの場合は76,000反、60,000反、77,000反の綿布であった。イギリス人もVOCとほぼ同量輸出したと仮定すると、VOCの市場シェアはざっと5～10%になる（付録3を参照せよ）。実際には、比率はもっと低かったであろう。なぜなら、マスリパタムからの商人もいくらかの——未知の——量の反物をモカへ輸出したからである。

インド人のモカへの綿布の輸出量の推定は、スラトからバンドル・アッパースへ向けてのそれほど不正確ではない。というのは、VOCの船はざっと少量の委託貨物しかモカへ運送しなかったからである。これはVOCの

西アジアにおける貿易パターンと合致していた。スラトからバンダル・アッパースに向けて出帆した船は、バタヴィアからの荷物の一部がスラトで下ろされた後では、原則として運送用のスペースを余していた。それゆえ、海運業は既存の貿易パターン内で可能であった。しかし、モカへはスラトから特別に船が1隻〔会社によって〕派遣され、そしてその際VOCは、自己の積荷に必要な以上の運送能力をもった船をこのために用いることを少しも必要としなかった。モカからスラトへの帰路には確かにインド商人のための貨物——ほとんど金銀——を運送したが⁴⁵⁾。

総督はスラトとモカの間のアジア間貿易の失敗に完全に気づいており、そしてスラトのVOCの長官にたいして、この地域でのグジャラート人の航海を排除することを示唆していた。問題となったのは、会社がアジアのどこか他の所ですでにしばしば採用して成功していたものと同じ方法、すなわち、ダンピング政策か暴力か、あるいはその双方であった。この示唆にたいするある反応の中で、スラトのVOCの長官は、モカで綿布のダンピングをするという貿易政策は、市場の構造により何らの効果ももたらさないであろう、という意味のことを述べていた。私がまもなく明らかにするように、会社は、何千人もの巡礼者という「ほとんど市況に敏感でない」要素——巡礼者は、モカで価格が安くても、自分たちの旅の費用を軽減するために、商品を持ち込み続けるのである——と関わっているのである⁴⁶⁾。次に、グジャラート商人や他のインド商人が貿易から手を引いてしまうほどに、モカの市場を多年にわたって綿布で洪水にすることを会社が財政的にできたかどうか疑わしい。最後の——そしておそらく最も重要な——点は、グジャラート商人だけでなくムガル朝当局も深く関与している貿易を会社が独占しようとするときに、会社がムガル朝インドで当局から何らの反発をも経験しないだろうということは、ほとんどありそうもないことだということである。この最後の点は、VOCが海上暴力の手段でインド商人の貿易を妨害しようとする場合には、当然いっそう当てはまるであろう。長官によれば、VOCの可能性は限られていた。すなわち、直接の、攻撃

的な貿易政策は不可能であり、VOCは商人として、他の商人と並んで活動せざるをえなかった。綿布の生産地域あるいは販売市場の支配は不可能であった。

したがって、会社がこの貿易を継続できないことが明白になった1650年以後、フランス人海賊が紅海に出現したとの噂を彼らが大いに注目して追ったのは、おどろくべきことではない。この海賊たちが「[ムガル]王のこの高価な乳牛の何頭かに損害を与え」⁴⁷⁾、そしてモカ・ルートを危険にしようとしているのだとすれば、会社がムガル朝インドにおいて自らの地位のゆえにできなかったことが達成されるであろう。すなわち、インド人のモカでの貿易の永続的妨害が。紅海での海賊にたいする会社のこの同情的な態度の光に照らせば、フランス人の下に勤務していたオランダ人ヒューベルト・ヒューゴー Hubert Hugo の行動は興味深い。12年間ムガル朝インドで〔オランダ東インド会社の〕社員として勤務し、1661年にヴァンドーム Vendôme 公爵〔アンリ 4 世の庶子。1594-1665〕によって与えられた一通のフランスの委任状 (commissiebrief) を携えて、海賊としてオランダから紅海へ向けて出帆したヒューベルト・ヒューゴーが、そのことのために直接に十七人委員会から命令を受けていたということはあるまいことである⁴⁸⁾。会社は、誰か VOC 的背景を明白に帯びた人物をこの目的のために用いることが大変危険である、ということがわかっていたであろう。しかし、ヒューゴーがその稼業を始めたのは、もっぱらグジャラート船の海賊行為に従事するかぎり、VOCは何も彼にたいする反対行動を行わないということを彼が知っていたからである、ということはあるまいことである。彼のその後の経歴——再び VOC に勤務——にとっても、紅海での彼の活動は何ら障害とならなかったように見える⁴⁹⁾。紅海で彼は40万～50万グルデン相当の貨物を積んだ船を何隻か拿捕した。1664年に彼はおそらくもう一度紅海に現れた。しかし VOC の理想、すなわちグジャラート船は襲うが、ヨーロッパ船はあえて攻撃しないヨーロッパ人海賊の活動のおかげで、モカでのインド人の貿易が永久に、かつ十分に妨害されるという事態、は

実現されなかった。すなわち、ムガル朝当局はVOCに、インド船をモカまで護送し、海賊にたいして防衛することを強いた⁵⁰⁾。事態のこの発展は、その後の2、30年間続いた。ムガル朝当局は、海賊行為の結果被った損害にたいして、フランス人、イギリス人、オランダ人が責任を持つよう強いた。そして17世紀末にVOCの船は、支払いと引き換えに、スラトージェッグ・ルートでインド船を護送した⁵¹⁾。会社はいわばその海事能力を競争相手のために役立たせることを強いられたのである——後者がアラビア半島での貿易を平和裡に継続できるようにと。

我々は会社がインド洋西部での「カントリー・トレード」を継続できなかったという結論に達せざるをえない。会社の恒常的に高い経費、そしておそらくインド商人にくらべて地方市場構造についての知識の少なさが、多くの異種の商人たちの間で取引しなければならない市場での競争力を弱めたのである。ペルシアやモカの市場での会社のライバルたち、まず第1にグジャラート商人、そしてイギリスの会社も、そして特に後にはイギリス人のカントリー・トレーダーたちは、会社よりずっと少ない総経費しかいらず、そしてずっと低い総利潤率で満足できた。おそらく〔以上のことは〕それ自体が要するに次の仮説をよく擁護する。すなわち、VOCは独占的な方法であるいは独占に近い競争状態で活動できたときにのみ、つまりある特定の商品の生産地域か販売地域、あるいはそれら双方の全体あるいは大部分を支配できたときにのみ、成功するのである。会社は、まさに恒常的に高い諸経費によって——それはさまざまに独占を維持するために必要なのであるが——、自由市場でアジア商人と競争しなければならないときには、実際太刀打ちできなかったのである。あるいは総督が1677年に後悔しながら述べなければならなかったように、「モール人たちが大きな金額をモカやペルシア、バスラから輸送しており、そしてかけねのない現金でスラトまで運び込んでいることは、経験によってまったく明白であり、また彼らがアーグラやグジャラートやヒンドゥスターン地方で、その従業員、仲買人、相続人たち〔*enheridenten*〕や他の参加者たちを通して少しづ

つ、そして我が社よりずっと安く購入することを知っている——大変わずかな消費とはるかに少ない経費しか使わないで——ということはよく知られている」⁵²⁾。

2. 3 ペルシアとのインド人の貿易

インドとペルシアの商人によって行なわれていたインドとアラビア半島およびペルシアとの間の貿易の規模と性格については、我々はあまり詳しく情報を与えられていない。これにはいくつかの事情が関わっている。何年間かに関しては、VOCの文書中にグジャラート船がスラトからバンダール・アッパースまで運んだ積荷を特定しているリストがあるが、しかし問題は確かにこれらが全輸出を再現したものではないということである。スラトからペルシアに向けて出航したイギリスとオランダの船も、我々が見たように、彼ら自身の荷物を運送しただけでなく、インド商人のための貨物運送者として活動した。VOCあるいはEIC〔イギリス東インド会社〕が貨物運送した商品のリストはもはや残っていない。VOCが海運業で稼いだ総額のみが知られている。したがって運送された商品の価値を計算することは不可能である。なぜなら、輸送する生産物の種類によって運送料が異なっていたし、さらにそれは運送スペースにたいする需要とその供給に依存して変動したからである。さらに、ディウ、キャンベイなどグジャラートの他の港からペルシアに向けて出帆した船の積荷の量は大部分不明である。たしかにこれらの港から出帆した船の全海運に占めるシェアは17世紀中に減少したであろう——ディウとキャンベイの重要性が減少し、事実上グジャラートの全輸出がスラト経由で流出したのに応じて。しかし、もしグジャラートの総海上貿易について十分なデータをもっていたとしても、それでも陸路における貿易の程度についてほとんど明らかになっていないので、グジャラートと中東の間の総貿易量について信頼できる推定を行なうことはできないであろう。量的なデータの不足にもかかわらず、私

はここでグジャラート商人の貿易の若干の全体的な特徴について記述してみたい。

インドとペルシアの貿易はさまざまなルートで可能であった。インドの多くの港のうちの1つからバンダル・アッパースあるいはバンダル・クングに向かう船によって運ばれた後、商品はしばしばさらにペルシアの内陸部に運ばれた。あるいは北インドの古くからの隊商路に沿って、ラーホール、カンダハールを経て、ペルシアの中央市場であるイスファハーンまで運ばれた。そこへ運ばれた物産の一部は隊商〔キャラヴァン〕によってさらにアレppoとコンスタンティノーブルに輸送された。バスラに輸送されたもののうちかなりの部分もまた中東の市場に向けて運ばれた。モカはバスラ以上に中継港であった。そこへ運ばれてきた物産の大部分が船か隊商でカイロまたはアレppoに運ばれた。

ペルシアとの陸上貿易の規模と海上貿易のそれとの唯一の比較は（おそらく）1634年にさかのぼる⁵³⁾。ペルシアに輸送された全商品の概観を伴ったそのVOCのリストは大変詳しいが、しかしいくつかの箇所については、そのデータの信憑性について若干の疑いをもつことができる。ともかく、ペルシア向けのバヤーナ藍のすべてが海路でペルシアに送られたであろうということは、明確にまちがいである。大量の藍がアルメニア人とペルシア人によって陸路ペルシアとトルコへ輸送されたことは少しの疑いもない⁵⁴⁾。そのリストから、1隻当たり約375,000反の綿布がグジャラートとコロマンデル海岸からペルシアに輸出され、それに対して、217,000反が陸路パンジャブ、アワド、ビハールの生産センターから輸出されたということが明らかである。インドからの輸出品——とりわけ綿布、藍、砂糖からなる——は、総額約480万グルデンに相当し、そのうち30%が陸路により、残り70%が船で運ばれた⁵⁵⁾。しかし陸路のシェアはかなり過小な見積もりである。なぜなら、すでに述べたように、バヤーナ藍の陸路での輸送を計算に入れなければならないからである。さらに、このリストで驚くべきことは、アーグラおよびデリー地域から布類を陸路でイスファハーンに送る輸送費

が約20%（仕入れ価格の）と査定されたことである。すなわち、同じ布を海路で（スラトまで隊商で、スラトからバンダル・アッパースまで船で、そしてそれからイスファハーンまで隊商で）輸送する経費は27%に上った⁵⁶⁾。それゆえ、北インドにある生産センターから綿布を陸路で輸送することは、これらの例から明らかのように、むしろ若干儲けが多いと通常言われたのである。グジャラートの海岸により近い生産センターの場合は、海路輸送がより儲けが多かったであろう。また1636年に1人の社員によって、アグラからイスファハーンのペルシア中央市場へ陸路で輸送することは、海路経由でスラトからバンダル・アッパースまで輸送するのと同じほど費用がかかると計算された。しかし彼は仕入れ価格との比率をより高く、50%と見積もっている⁵⁷⁾。インドとペルシアの間の陸路の貿易の記述は、VOCの文書のなかではさらに少ない。商人たちがゴールコンダおよびコロマンデル海岸からいかにしばしば陸路で綿布をペルシアに輸送したかについて、1632年にフィリップ・ルーカスゾーンが述べている。そのような旅は全体として2年を要した。彼の意見では、関税、輸送費、利子損失の莫大な費用にもかかわらず、これらの商人はこの貿易でまだ十分な利益を得た⁵⁸⁾。17世紀に陸上貿易が決して消滅していないことは明らかである。1639年のある推定によれば、毎年2万～2万5,000頭のラクダが特にインドからの綿布を積んでイスファハーンに到着していた⁵⁹⁾。1644年には、合計すれば6,000頭のラクダからなるいくつかのキャラヴァン隊がイスファハーンに到着した。陸路での綿布の大量供給があったことにより、その年ペルシアでは会社が運送した綿布にたいする需要がごくわずかしかなかった⁶⁰⁾。1663年にもまだインドとコンスタンティノーブルの間の——完全に陸路の——貿易について語られている。このルートの輸送費自体は海路——スラトからモカあるいはバスラまで、そこからは隊商——によるよりも安かったと思われる⁶¹⁾。

陸上貿易の規模に関するデータが不足しているので、これ以上深く追求することは不可能である。それで私はスラトからペルシアへの貿易が影響

を受けたところの経済的・政治的諸状況についての全般的なスケッチに限定するであろう。しかしスラトからの海上貿易の発展——とくに17世紀後半に生じたように見える——が、インドからの全輸出量の増大を自動的に意味はしないということを強調しておくのがよいであろう。陸路での諸発達が必要な、しかし今までのところ未知の要素を構成しているし、また17世紀中に陸路から海路への大きな移行が起こったかもしれないということは考えられることである。おそらく、私がまだ見ていないペルシアの諸商館——とくにイスファハーンのそれ——に関する会社の書類にもとづいて、この点に関して多くのデータを得ることは可能であろう。

ムガル朝インドにおける経済状況がスラトからの輸出の程度に影響を与えた。綿花あるいは藍の豊作と価格下落がペルシアと貿易する商人たちの買付け行動に影響を与えた。それ以上に重要だったのは、ペルシア、とくにイスファハーンの販売市場における状況であった。すでに2年間にわたるイスファハーンでの大変な不況を経験した後、商人たちは1639年にアフマダーバードやアーングラ以東の生産地域で、以前より大幅に少ない量の綿布しか購入しなかった。〔その結果〕ムガル朝インドでの綿布価格が下落した。その時供給不足によってペルシアでの価格が上昇し、そしてそれゆえ商人たちがインドで大量に買付けるという変動が生じた⁶²⁾。インド人、ペルシア人、アルメニア人商人にとってペルシアの販売市場での推移を予測することは困難であった。なぜなら、ペルシアの消費者の需要だけでなく、イスファハーンで綿布や藍を購入するトルコ商人の需要をも考慮しなければならなかったからである。たとえば1644年にインドからの大量供給とトルコ商人の低需要によって、イスファハーンでの販売価格が下落した⁶³⁾。ほぼ中東への中継港としての機能のみを果たしたモカほどではなかったけれども、ペルシアもまた中東との国際貿易を考慮に入れなければならなかった。それによって、需要は予測困難になり、市場は不透明になった。

政治的・軍事的状況もまたスラトの貿易に影響を与えた。戦略的・威信的考慮から重要なカンダハールをめぐるムガル朝インドとペルシアの間の

1638年～1639年の紛争が、陸路貿易からスラト経由の貿易への一時的な移行を引き起こした⁶⁴⁾。戦争が続く限り、ペルシアで綿布にたいするより高い価格を会社が期待したという事実から見て、その年のインドのペルシアとの総貿易量もまた減少したようである⁶⁵⁾。シャー・ジャハーンはスラトからの敵との貿易を全て禁止しようとしたが、その場合は関税収入が半減するので、スラトのムタサッディーがその命令を聴くことを拒んだ⁶⁶⁾。また1649年～1650年にも、インドとスラトの間に再発した紛争によって陸路が再び閉ざされたとき、会社はペルシアでより有利な市況を見出した⁶⁷⁾。

輸送可能性の妨害と海上の不安もまた、ペルシア向けの商品に投資することにたいするインド商人の積極性に影響を与えた。マラバールの海賊にたいする恐れから、グジャラート船は1636年にバンダル・アッパースからスラトへの戻りの航海をするという危険を冒さなかった。それで会社は、これらの商人の帰還のあまりの遅れによって、次のシーズン向けにより少量しか買付けがなされないであろうと期待した⁶⁸⁾。1638年にも同様に海賊にたいする恐れからインド船はほとんどスラトから出帆しなかった⁶⁹⁾。輸送可能性にたいする不安によって引き起こされたペルシア向けの商品にたいする投資意欲の減退は、1645年にVOCとペルシアの間の紛争の間にもまた見られる——そのとき会社は暴力という手段によってペルシアでの生糸価格の引下げとバンダル・アッパースでの関税自由化の獲得を図ったのであるが。知られている限りで、これは会社がグジャラート商人のペルシアへの輸出量に関して与えた直接的影響の唯一の例である⁷⁰⁾。

1640年以後ペルシアへ航海する船の積載能力が大いに増大した。1644年、1647年、1649年に、積載能力の増大——諸会社のそれだけでなく、とくにグジャラート船のそれ——によって、運送料の低下が見られたことが言及されている⁷¹⁾。しかし運送能力の最大の増加は1651年に起こった。1人の新しい運送業者がスラト—バンダル・アッパース間のルートに登場した。大モゴル〔ムガル皇帝〕とその親族が——彼らは従来スラト—アチュー・ルートと、とりわけスラト—モカ・ルートにおいてのみ巡礼者とインドの輸出

用物産の輸送のために何隻かの船を航海させていたのであるが——ペルシア向けの海運業に興味を持ち始めたのである。スラトのムタサッディーであるミール・アラブの助言により、シャー・ジャハーンはバンダル・アッパースとモカ向けの貨物の輸送のために1651年に4～6隻の大船をスラトで建造させた。それらの船の建造中の1652年に、グジャラート商人の大規模な買付け活動により、輸送容量の不足と運送料の突然の上昇という結果が生じた⁷²⁾。それゆえシャー・ジャハーンはさらに6隻の船を建造するよう命じた。「王の船」がまだ満載されない限り、商人たちはスラトでグジャラート人所有者の船で自分の商品を運送することを禁じられた⁷³⁾。VOCは16門の砲といくつかの碇を新建造の船のために提供することに同意したので、同様の禁令は後になってやっと課された⁷⁴⁾。しかし1653年からムガル皇帝の船が退役させられた1662年まで、VOCの船もまた、王の船が満載され、その残りの荷物を積み込むことができるようになるまで待たねばならなかった。それゆえこの時期には海運業の収入も大いに減少した。ペルシアとの戦争との関係でムガル皇帝の船があえてバンダル・アッパース向けの航海を行なわなかった1653年だけは、まだ若干稼ぐことができた。それでもその年の運送料収入は、その頂点の年である1652年に較べて約70%も減少した⁷⁵⁾。社員たちは、ムガル皇帝の船が再び就航するようになれば、グジャラート人の船団の完全な崩壊がその結果としてもたらされるであろうと期待した。その船団は1650年ごろ約50隻からなり、その中には何隻かの大きくて造りのよい船が含まれていた⁷⁶⁾。積荷の優先権をもった約10隻のムガル皇帝の船の出現から船の所有者たちや諸会社が損害を受けたことはまったく明らかである。しかし別の問題は、ムガル朝インドのペルシアとの貿易が影響を受けたかどうかということである。それはそうではなかった。反対に、インド人のペルシアとの貿易は「大いに存続している」⁷⁷⁾と1655年に言われたし、1662年には後背地からスラトへ大量の商品が到着したので、社員によれば、もはや商人たちはどこへこれらを送るべきかわからないほどであった。スラトの商人たちは中国と貿易できるようVOCの

パス〔航海許可証〕を求めた——そのパスは拒否されたが⁷⁸⁾。

17世紀のインドーペルシア間の貿易について次のように結論できる。すなわち、綿布または藍をムガル朝インドの内陸部で買ったインド人、アルメニア人、あるいはペルシア人の商人は、平常時、これらをスラト経由か陸路カンダハール経由でペルシアへ輸送する選択権をもっていた、と。そのような物産にたいする両ルート間の経費の格差は小さかったようである。ある史料によれば、アーグラ周辺で買った商人にとっては陸路の方が海路よりむしろ有利であった。しかし1640年以後のスラトーバンダル・アッパーズ間のルートの輸送費が運送能力の増大の影響で低下傾向を示したということが、この際考慮されなければならない。「平常時」にのみ商人は陸路と海路のどちらかを自由に選択できた。大抵この選択は状況によって決められたであろう。17世紀におけるペルシアとムガル朝インドとの間の大変頻繁な戦争が両地間の陸上貿易を中断させた。しかし海路も常に危険なしてはなかった。海賊やポルトガル人、イギリス人、あるいはオランダ人の海上軍事行動が通商を妨げた。それゆえ、その時々政治的・軍事的状況を考慮に入れなければ、海と陸の輸送費の比較はそれ自体としてはあまり価値がない。

少ないながら入手可能なデータから、ともかく17世紀前半にはまだ隊商路から海路への永久的で十分な移行が起こっていなかったと結論できる。しかしペルシアとの貿易の数量化は大きな問題を投げかける。付録3はVOCの文書中に現存する到着船・出発船とそれらの積荷のリストの総合であるが、それが与える印象はそれがほぼ確実に不完全なものであり、この史料にもとづいて何か信頼できる結論を引き出すことは困難である。

少なくとも確実なことは、1640年以後、総輸送能力が——諸会社のそれだけでなくグジャラート人の船のそれも——大いに増大したということである。より多くの商品がスラトで輸送のために供給されたからこそ、そのような増大が起こったのだらうということは妥当なことである。スラトからのペルシア（およびモカ）との貿易が17世紀後半に増大したということ

は、バンドル・アッパーズから戻ってきた船の荷を我々が見るとき確認される。1650年以降絶えず増大する量の銀と金がペルシアから運ばれてきた。私は後にこの点に立ち戻る。

2. 4 インド人のモカとの貿易

紅海の諸港は、丁子、肉荳蔻、荳蔻花の積替え地としてはほぼ1630年ごろに重要性を失った。16世紀にはグジャラート船が群島〔東南アジア島嶼部〕からジェッダやモカなどの港に香料〔上記3種〕をまだ大量に運んでいた。当時それらはそこからオスマン帝国やヨーロッパの市場へ船や隊商によって移送されていた。ポルトガルが失敗した問題——香料貿易を中東から喜望峰まわりのルートに切り替えること——で、VOCは成功した⁷⁹⁾。1630年以後、実質的にVOCのみが香料をモカへ運んだが、ヨーロッパ市場が危険にならない程度に制限された量しか運ばれなかった。しかし香料以上に重要な物産である胡椒については、VOCは少ししか成功しなかった。アジアにさまざまな生産地域が存在したことが十分な市場支配を不可能にした。17世紀を通じて中東経由でヨーロッパに胡椒が運ばれ続けた⁸⁰⁾。

17世紀前半における香料貿易の放棄の後、グジャラート商人の東南アジアにたいする関心はかなり低下し、それまで以上に紅海やペルシアでのインド商品——まず第1にインドの抜群の重要商品である綿布、さらに原綿、藍、砂糖、ガムラック、鉄など——の貿易を専門にするようになった。その他に米やタバコのような高ばる商品の貿易もまた大々的であった。1647年には、400トン以上の米がモカへ輸送された（付録3を参照）。それゆえ、輸出の荷は決して高価な奢侈品のみからなっていたわけではなかった。モカからの荷はまずレアール・ファン・アフテン貨、レーウエン・ダールデル貨、クライス・ダールデル貨、デユカート貨、等々の貴金属類、さらにコーヒー、珊瑚、没薬、象牙、奴隷からなっていた。しかし、貴金属類の価値と較べれば、それらの戻りの商品は価値がなくなってしまった。要するに、

この貿易は全体として商品対貴金属の貿易と性格づけることができる。

モカへの物産の輸入は、グジャラートから来る船によるものがインドの他の地域からのものより多かったことは本当である。しかしグジャラート商人がその貿易を独占していたわけではない。マラバルからの船は胡椒を、マスリパタムからは綿布を、アチーからは胡椒（1630年以降重要性を失うが）を、マルディヴ諸島からは子安貝を、アフリカ東海岸からは象牙と奴隷を積んで、アラビア半島南岸のモカその他の港に到着した。さらにイギリスやオランダの船が水銀や鉛などのヨーロッパ商品ともどもアジアの物産を運んだ⁸¹⁾。

メッカへの巡礼の旅をする巡礼者は「商人」の独自の重要な範疇を構成したが、高い旅費の重荷を少しでも軽くするために、それぞれが若干の綿布か他の販売可能なものを所持した⁸²⁾。

モカでの貿易の特徴的な性格は、その市場の不透明性・予測困難性にあった。ファン・ルール (J. C. van Leur) とステーンズガールド (Niels Steensgaard) は、すでに17世紀に社員によって指摘されていることと同じことを指摘している。モカでの貿易に全くあるいはほとんど信頼をおくことができない、と。すなわち、ある年には利益を得たのに翌年には供給過剰で、その上／あるいは需要が大変少なくて損をして売らなければならなかった、と⁸³⁾。したがって、綿布の販売可能性は、すでに述べられたように、モカにおいてよりペルシアにおいて比較的予測可能であった⁸⁴⁾。不透明性と予測困難性はある意味ではアジアにおいてもヨーロッパにおいても前近代の市場に特有であったが、モカでは特によく語られた。なぜならモカはまず第1に中継港として機能したからである。運ばれてきた商品の若干は地方的に消費されたけれども、大部分はジェッダ経由でメッカとメディナの大巡礼市場に行き、そこからさらに全ムスリム世界に分配されるか、あるいは船か隊商でスエズおよびカイロへ、あるいは隊商でアレppoへ行った。そこでアジアの物産はレヴァントに消費地域を見出した⁸⁵⁾。したがって積替え港モカはアジアとヨーロッパの貿易関係のネットワークの結

節点として機能した。中東からの隊商や船が十分な量の通貨を積んで適時に到着することが、その市場の成功にとって決定的に重要であった。需要と供給はモカでは決して一致しなかったし、販売者による市場支配は——そのことが価格の安定化をもたらすことができるのだが——市場の構造によって不可能であった。多様化した商品の供給およびそこにいる巡礼が自らの商品をすばやく手放したいと欲しているという状況が、どんな形態の市場支配をも妨げた。特に綿布の貿易では、あれやこれやの売り手が若干「市況を左右できた——それも少量によって」⁸⁶⁾。

この市場の不透明性と予測困難性の相対的大きさの他に、モカとの貿易とペルシアとの貿易のあいだの別の相違点を指摘できる。ペルシアとの貿易と海運業——それにムガル皇帝がようやく1651年以後の数年間関心を示したのだが——と対照的に、ムガル皇帝の船のモカへの航海にたいする参加は17世紀を通して相当なものであった。毎年2、3隻あるいはそれ以上の、その所有権がムガル皇帝自身か彼の近親者に属する船が、巡礼、グジャラート商人の積荷として輸送される商品、そしてムガル皇帝の後援で買付けられた物産を乗せてモカへ航海した。たとえば1637年にアーグラ近郊の市場センターであるタージガンジにおいて、シャー・ジャハーンが6～7万ルピー相当の綿布を買付けるまで、商人たちは買付けを禁止された。彼はその布をスラトへ運ばせ、そこから彼の船のうちの1隻でもってモカへ運ばせた。その年そのあと彼の代理人たちがアフマダーバードとバローダの自由市場で約9万5,000ルピー相当を布と藍に投資したし、1640-1641年にアーサフ・ハーン(シャー・ジャハーン帝の義父)、アザム・ハーン(グジャラート州太守)、そしてシャー・ジャハーン自身がアフマダーバードで総額約16万ルピーを綿布に投資した⁸⁷⁾。ムガル皇帝は1620年～1660年の全期間にわたってモカで最も重要な商人の1人であった——最大の商人ではないまでも。

モカとの貿易は、ペルシアとのそれとちょうど同じように、信頼できる十分な史料の不足によって、数量化が困難である。かなり明らかなことは、

1628年から1637年までの期間はほとんどうまくいっていなかったということである。1628年より前にはモカとその近辺の港からたくさんの荷を積んで戻ってきた船について定期的に言及されていた——たとえば1622年にほぼ350万グルデン相当を現金で積んでグジャラートに戻ってきたタワックル・アリー号やサラマティー号のように⁸⁸⁾。しかし1627年～1628年以来モカとの貿易は、オスマン朝政府とイエーメンのザイド派のイマームたちとの紛争の結果、大きく減少した。オスマン朝がモカにたいする戦争を最終的に断念した1637年ごろまで貿易は低水準にとどまった。1630年～1631年に一時的にグジャラートにおける飢饉が綿布の生産を停滞させたときには、貿易の可能性が一層低下した⁸⁹⁾。1632年にシャー・ジャハーンがメッカで貧民に分配するという口実で綿布の買付けの独占を始めたほどに、もはやほとんど輸出するものがなかった。シャー・ジャハーンの前独占は、実際は、モカ向けに買付けるつもりだったのに、自由市場では買付けるチャンスが十分ないと見た何人かのスラトの商人によって「要請された」ものであったようである⁹⁰⁾。1636年にもまたモカにおける政治的混乱の結果がみられた。すなわちモカで遭遇したひどい市況により、スラトで多くの商人が破産した⁹¹⁾。

しかし、ザイド派イマームたちによる最終的な権力の獲得の後、貿易は再び活発に進展した——とくに王の船シャーヒー号が1637年にモカに向けての航海中に難破し、買付け価格で70万～100万ルピー相当の積荷が失われたということもあって⁹²⁾。しかしその時、残りの船は綿布で大きな利益を得たようである。〔その結果〕グジャラートとアグラ以東の生産地域で「激しい買付け」が起こり、それによってグジャラートでの買付け価格が20～25%上昇した⁹³⁾。商人たちが長年の不況を一挙に回復しようとしたようにみえる。それまで数年間モカ向けにそんなに大量に買われたことはなかった。そのことの避けられない結果は、1638年に市場が供給過剰になり、商人たちが大変な額をこの貿易に投資していたので、スラトとアフマダーバードで通貨不足が生じた。諸船はわずか50万ルピー相当の現金と商品し

か持たずにモカから戻ってきた⁹⁴⁾。その年その後、新規に多額のお金がモカ向けの布に投資された。ペルシアとオスマン帝国との間の戦争によって、ペルシアとトルコの間の陸路が使えなくなり、モカで大量の需要が生れるであろうと商人たちは期待したのである。スエズからのアラブ商人たちを乗せた1隻の船——その船は（うわさによれば）100万レール・ファン・アフテン相当を貨幣で積んでいた——の遭難にもかかわらず、その年グジャラート商人は多額の利益を獲得した⁹⁵⁾。

貿易は1640年に少し減退したが、1641年と1642年には再び増大した。1642年にモカにスラト、マラバール海岸、コロマンデル海岸から過去10年間に例を見ないほど多くの商人が到着した。運ばれてきた物産の価値は約200万レール・ファン・アフテン（約500万グルデン）と推定され、そのうち4分の3は綿布からなったが、4,000~4,500梱の藍も運ばれてきた。売上は期待以下にとどまった。その後たいいていの年には、供給が需要を大いに上回った⁹⁶⁾。1652年にもモカ向けの大変過剰な買付けがなされ、1654年にはスラトからモカへ10隻の船が航海したが、そのうち7隻はシャー・ジャハーンの船であった⁹⁷⁾。1663年にシャー・ジャハーン〔正しくはアウラングゼーブ〕が彼の貿易船団を削減した後、グジャラートの所有者の船が再びモカ向けの海運業を引き継いだ。たとえば1664年に8隻の船がスラトからモカに向けて出航し、1675年にも同様であった⁹⁸⁾。

したがって、モカとの貿易の主な特徴として、その規模の大きさ、不透明性、および（ムガル朝）当局者の高度な関与を指摘できる。需要と供給がきわめて不十分にしか相互調和しておらず、価格安定化要因——ある限られたグループ商人たちによる独占的な市場支配あるいは仲介商人たちの存在という形による——が完全に欠如していた。問題は、この最後の特徴がまさにアジアの各市場に見られたものか、それともモカについてはその市場構造が通常の形態と異なっているのか、である。

とくにニールス・ステーンスガールドはアジアの前近代貿易全体の投機的で非連続的な性格を強調した。アジア市場は不断の不均衡状態にあり、

大変大きな価格変動によって特徴づけられた。彼によれば、17世紀のヨーロッパ——とくにオランダ——市場との違いは相当なものであった。クレイン (P. W. Klein) にならって、ステーンスガールドはオランダ市場により大きな市場の透明性——それによって価格の安定性が増大し得る——に向かう傾向を認める。市場支配をめざした独占者の諸実践——〔そこでは〕一方で価格騰貴によって、他方でリスク縮減によって、利潤の増大が目指されたのであるが——が、同地の市場をより透明なものにしたのであろう、と⁹⁹⁾。しかし問題は、ステーンスガールドがここで一方における分断的、投機的、不透明なアジアの市場と他方における「近代的」、安定的で、かつ統制しやすいオランダの市場とのあいだに認めたところの対照はあまりに絶対的すぎないかということである。第1に、フェリューウェンキャンプ (J. W. Veluwenkamp) が最近指摘したように、確かに独占はオランダで一般的ではなかった¹⁰⁰⁾。第2に、理論上の「アジア市場」に関して、〔需要と供給の〕不均衡性がどの市場にも同じように当てはまるかどうかと自問してみることができよう。

一般的に、それは事実ではなかったとすることができる。市場支配——それが価格騰貴を可能にし、リスクを縮減できるであろう——は、ムガル朝インドにおいてもまた追求されたし、時々達成された。

1つの市場を支配しようとする試みは、たとえば1661年に見ることがができる。スラトの最も重要な商人の1人であるハージー・ザーヒド・ベグが、会社が輸送したすべての錫 (約20万ポンド) を買占めた。その直後に1隻のイギリス船と1隻のグジャラート船がアチェーからスラトにさらに265,000ポンドの錫を積んで現われた。ハージー・ザーヒド・ベグは——「彼はそのシーズンの錫の大部分を独占しようとしていた」¹⁰¹⁾ のだが——この量を妥当な価格で買うことを申し出、それに脅迫を付け加えた。「すぐに彼にその1組の品物が売られなければ、彼はその鉱物のパーザール [市場] を破壊するだけでなく、[イギリス東インド会社の] 商館長に別の機会に報復するであろう、と——なぜなら、彼は相当の額のお金をその友人たち [die

vrienden 商館長の仲間たち]に融資していたということである¹⁰²⁾。イギリス人および錫を保有していた他の商人たちは全てをハージー・ザーヒド・ベグに売り、したがって彼はその年スラトにあった錫の全て——約50万ポンド——を自分のものとした。彼にたいするイギリス人の債務を利用して、また残りの商人たちに対するいくらかの圧力という手段によって、この商人はその年〔ムガル朝〕インドの大部分の地域の錫市場を支配したのである。しかし彼がその市場を1シーズン以上支配したかどうかについては不明である。

長期間市場を支配した商人の一例は、ヴィールジー・ヴォーラである。すでに記したように〔長崎県立大学論集〕26-2, 152-154頁参照〕、ヴィールジー・ヴォーラとその仲間たちは、2, 30年間VOCの船の全積荷を購入し、それによって事実上いくつかの物産——香料類とおそらく銅など——にたいして北インドの大部分の地域における独占販売権をもっていた。ヴィールジー・ヴォーラは自らのリスクを少なくするために商品の退蔵を行なうことができた。したがって彼にとって当時市場は全然「不透明」ではなかった。ともかく独占的行動による市場支配と価格の調整はムガル朝インドでは未知の現象ではなかった。しかしこのような市場支配は内陸市場でのみ可能であったようである。モカやバンダル・アッパースの販売市場のコントロールは、多様な供給によって不可能であった。モカがまず第1にアジアの商人と中東の商人との結節点として機能していたことによって、モカでは販売可能性の予測が困難であった。したがって、前近代のアジア市場に関するステーンスガールドの性格づけは、どこよりもモカに適用できる。そのような予測困難な、不透明な市場環境においては、商人は自己の商品をさまざまな市場で販売することにより、リスクをできるかぎり分散させようとした。ジョルジュ・ロック Georges Roques が1678年に述べたように、「もしあるところで売れ行きが悪かったとしても、他の港で運命が彼らに恩恵を与える。このような相殺が彼らに生活を続けさせる」のである¹⁰³⁾。このように我々は「アジアの商人」の行動が一様でなかった

ことを見た。市場構造や物産の性格が許すところではインド商人は——ちょうど彼らのオランダ人同業者と同じように——独占的行動によってリスクを軽減し、利潤を最大にしようとした。他の市場——モカでの綿布市場のような——では、自己のリスクを分散させることによって生きのびようとした。しかしモカに適用可能な性質——不透明性、不安定性、高度の価格流動性——をアジアの全ての市場に関して想定することは、あまりに行き過ぎである。実際、モカはその特異な貿易構造のゆえに、アジアにおける例外であったと言うことが可能である。

2. 5 貿易の拡大とムガル朝の政策

この章の最後に、私はスラトからの貿易のまだ見ていない1つの側面に注目してみたい。すなわち、バスラ、バンドル・アッパーズ、モカから戻ってくる船の積荷のことである。各船はモカからとくに鑄貨や地金の形の銀や金をスラトに運んできた。次いで諸商品もムガル朝インドの諸販売市場向けに運ばれてきた¹⁰⁴⁾。ペルシアからは比較的大量の商品が来たが、ここでもまた輸入された金・銀——アッパーシー貨、レアル・ファン・アフテン貨、デユカート金貨など——が疑いもなく一層重要であった¹⁰⁵⁾。データが得られる期間のグジャラート船による金・銀の輸入総額が表5に示されている。これらのデータは十分注意して解釈しなければならない。まず第1に、貨物を積んでスラトに到着した船のリストは、VOCの文書中にあるものであり、そしておそらくスラトの関税帳簿からとられたものであるが、それは完全に信憑性のあるものであるか、という問題である。とくに金は関税支払いをのがれるために税関通過の際に密輸されたことが知られている¹⁰⁶⁾。他の問題点は、このリストにはイギリス船とオランダ船によってモカおよびバンドル・アッパーズから委託輸送された現金が大抵含まれていないということである¹⁰⁷⁾。リストのなかでは、とくにペルシアからの貴金属の輸入がおそらく大いに過小評価されている。1645年にスラ

トのVOCの長官が、年平均200万ルピー相当の金銀がペルシアからスラトにもたらされると推定した¹⁰⁸⁾。しかし1645年に到着した船の積荷に関するリストは、わずかに総額20万ルピーの輸入しか示していない。残りはイギリス船とオランダ船によって運送されたということが考えられる。

シャー・ジャハーンが海運業を独占した1651年以後、会社の船がグジャラート商人のために貨物として輸送した金銀の量が減少したというのが論理的なように思われる。それゆえ、表のなかの1651年までの数年間の数字は過小評価であり得る。他方、1651年以降の数字は貴金属の真実の輸入を上回るものを示している。しかし後者の期間についても、密輸の規模は不明である。

表5 インド船による紅海、ペルシア、バスラからスラトへの金・銀の輸入量の推定
(単位：10万ルピー)

| 年 | 紅海から | うち銀の比率 | ペルシア、バスラから | うち銀の比率 |
|------|-------|--------|------------|--------|
| 1622 | 29 | ? | ? | |
| 1638 | 5 | ? | ? | |
| 1641 | 35 | ? | ? | |
| 1643 | 7 | 92% | ? | |
| 1644 | 13 | 96% | ? | |
| 1645 | 8 | 94% | 2 | ? |
| 1646 | 11 | 98% | 2 | ? |
| 1647 | 16 | 86% | 2 | ? |
| 1649 | 18—24 | ? | ? | |
| 1651 | 8 | 96% | ? | |
| 1653 | 20 | 99% | 2 | ? |
| 1654 | 18—21 | ? | 11 | ? |
| 1657 | ? | ? | 20—25 | ? |
| 1679 | 50 | ? | ? | |
| 1685 | 50 | ? | ? | |
| 1708 | 62 | ? | ? | |
| 1710 | 60 | ? | ? | |

出典：Pieter van den Broecke in *Azië, II*, p. 273; *English Factories, 1642-1645*, p. 17; VOC 1150, ff. 99r.-100r.; VOC 1151, ff. 931r.-932r.; VOC 1151, f. 392v.; VOC 1157, ongef. 810-815; VOC 1161, ongef. 116-117; VOC 1166, ongef. 797r.-803r.; VOC 873, f. 93r.; *English Factories, 1646-1650*, p. 249; VOC 1188, ff. 567r.-572v.; VOC 1201, f. 699r., f. 682r.; VOC 1208, ff. 456r.-459v.; *Generale Missiven II*, p. 800; VOC 1224, ff. 196r.-197v.; VOC 1226, f. 742v.; J. Fryer, *A New Account, III*, p.163; F. Martin, *Mémoires, II*, p. 404; J. Brenning, *Silver in Seventeenth Century Surat*, p. 8; A. Das Gupta, *The Merchant and his Money*, p. 4.

この保留を考慮に入れても、インド商人による貴金属の輸入が17世紀後半に規模的に増大したと言う結論はやはり十分妥当であるようにみえる。1650年までほぼ年間200万～400万ルピー（年平均おそらく250万ルピー）分が輸入された。1650年以後は300万～600万ルピーあるいはそれ以上になった。手元にあるデータは大部分が銀で輸入されたことを示している。

さらに、1650年以後における貴金属の輸入の増大とシャー・ジャハーンおよび彼の後継者アウラングゼーブによる海運業の独占との間に関係があったのかどうかについてたずねることができるであろう。シャー・ジャハーンには海運業を独占するために、どのような理由があったのだろうか。最も単純な説明は、独占的海運業が大変利益のある事業であり得ると彼が悟ったからというものである。シャー・ジャハーンはこの理由づけにしたがって自らの商業活動——それはそれまで少数の船でモカとの海運業と貿易を行なうことに限られていたのだが——をグジャラートの船の所有者たちの犠牲において拡大した。モカおよびバンダル・アッパースとの海運業を支配しようとする試みは、ただ率直な利益追求によって鼓舞されたにすぎないであろう、と。考えられる第2の説明は、今や陸路がペルシアとの紛争によってしばしば閉鎖されるので、シャー・ジャハーンは海上貿易をよりよく支配しようと欲したというものである。率直な利益追求と1つのルートの支配が重要な動機であった可能性はあるが、しかしスラトのVOCの長官はムガル皇帝の活動について大変興味深い説明をしている。彼によれば、海運業の独占はシャー・ジャハーンが臣民たちに課した積極的な「輸出促進」から切りはなして見られるべきではないのである。

「国王が〔ペルシアおよびモカとの〕活発な貿易の継続を臣民に暴力をもって強制しなければ、大変少数の商人しかあるいはどの商人も自らの財産をそちらに賭けないことがわかるであろう。だから〔スラトの〕すべての商人が陛下によってある種の課税をされている。すなわち、それぞれ何梱かを毎年モカに送るよう強制されている。それがうまく成功したとしても〔als 't al wel luct〕〔商品の〕所有者たちにとって

はわずかな利益以上の何もそれによって生じないかもしれないということ¹⁰⁹⁾を国王自身大変よく知っているにもかかわらず、彼は自分の目的を最大限追求している。〔その目的とは〕グジャラートとヒンドゥスターンで生産された綿布（その生業でもって彼の臣民の大部分が生活しなければならないのだが）を運送し、そしてその手段によって大変多額のスペインのレアール貨やデユカート貨を彼の国に引き込むことである。なぜなら〔彼の国には〕他に何ら金や銀の鉱山がないのである。したがって、モール人たちがこの貿易に従事し続けることが必要な任務であるように思われる。さもなければ、職人たちが貧窮化するであろう¹¹⁰⁾。

金山と銀山がムガル朝インドになかったので、外から輸入されるものに完全に依存していた。シャー・ジャハーンはその強制的輸出割当に際して、さまざまな目的をもっていた——産業の育成、外国貿易の奨励、貨幣制度における統制可能な門戸の1つを通しての貴金属の輸入の拡大など。上の引用文から、VOCの長官によれば、シャー・ジャハーンが「重金主義」政策——商品輸出の拡大と金銀の輸入の拡大を図る——を実行したことが明らかである。この政策は、16世紀のヨーロッパで「重金主義者」や「^{マネタリスト}地金主義者」が擁護した政策と十分に較べられるだろう¹¹⁰⁾。

当然ここにモカやペルシアとの綿布貿易の分野での自己の達成の少なさを弁明しようとするスラトの社員たちの側の複雑な努力の1つを読み取ることができるであろうし、またその説明をムガル朝経済のなかでの海上貿易の重要性の異常な過大評価として拒絶することもできよう。それでもシャー・ジャハーンが確実な意味で「重金主義」政策を実行したとする立場を擁護することは可能である。すでに1645年にある社員が、スラトのどのグジャラート商人も船でモカへいくらかの商品の包みを送ることを義務づけられていると指摘していた¹¹¹⁾。17世紀中ごろのムガル皇帝の一層活発な介入はおそらく理由なしとはしなかったであろう。第1章で述べられたように、VOCによる貴金属の輸入はこの時期に大いに減少した。しかし

1650年ごろのストラトにおける金銀の総輸入量のなかでの会社のシェアは取るに足りないものではなかった——グジャラート商人の200万～400万ルピーにたいして、ざっと計算して、それは40万～80万ルピー（すなわち50万～100万グルデン）であった。イギリス東インド会社の輸入量は不明であるが、おそらくVOCのそれよりずっと少なかったであろう。それゆえ、会社による貴金属の輸入の減少とほとんど同時にムガル皇帝の海上貿易への関与が増大したことは注目すべきことである。この2つの現象の間の直接の関係を証明することはむずかしいが、不可能ではない。1656年に拝謁を賜った社員ヨーハン・タックにたいする宮廷の最高級アミール〔貴族・官僚〕たるミール・ジュムラ Mir Jumla の興味をそそる発言は、このこととの関連でおそらく重要である。タックによれば、ミール・ジュムラは会社にたいして次のように要請した。「毎年もっと多量の銀と金が会社の船で運ばれてくるなら、ヒンドゥスターンでは同一の貨幣に、マスリパタムや海岸〔すなわちコロマンデル海岸〕でより多くの利益が与えられるであろう」と¹¹²⁾。私の考えでは、これは会社にたいする好意的な貿易上の助言というより、むしろムガル朝インドへの貴金属の輸入に関するムガル皇帝の実質的な関与の1つの表現であると思う。

イルファン・ハビーブ (Irfan Habib) によれば、経済発展についてのムガル皇帝の考えは諸文書のなかに常に言及されている。それらは2つの目的、すなわち耕地の拡大と商品作物の生産の増大をめざしていた¹¹³⁾。ここに述べられた、できるだけ多量の金と、とくに銀の流入を図ろうとする配慮は、この2つの経済的目的からの1つの派生形をなしているということを一つの仮説として提示できる。耕地の拡大のための財源確保にとって、ムガル朝インドで流通している資本の総量を増大させることは必要であった。おそらくムガル皇帝の政策は、流入してきた銀を、彼によって統制された——そして地租の形で流出可能な——農村レベルのチャンネルで流通させることをめざしたものであろう。

しかし問題は、輸出促進と貴金属の輸入拡大というムガル皇帝の政策が

17世紀を通じて不変の政策であったと語ることができるかどうかである。ムガル皇帝はとくに状況——この例の場合のVOCによる貴金属の輸入の急激な減少のような——の影響の下で「進路を変更した」ようである。1663年にアウラングゼーブは自分の船の大部分を解体させるか、あるいはグジャラート商人に売却した。社員によれば、国家による競争についてのグジャラート船の所有者たちの宮廷へのたびたびの訴えの影響の下で、彼がそうしたのである¹¹⁴⁾。統治者による海上貿易への関与は減退した。その減退の程度が大変大きかったので、18世紀前半におけるスラトからの貿易について研究したダースグプタ (A. Das Gupta) が、「貿易におけるムガル国家の過大な役割というものは、若干の誤解である他には、証拠史料利用における偏向によって作り出されたゆがんだ像であると私は信ずる」¹¹⁵⁾と述べたほどであった。オン・プラカシュ (Om Prakash) によれば、ベンガルでも、17世紀を通じて積極的に外国貿易に従事していたムガル朝官僚たちが1690年以後大規模に貿易から撤退した¹¹⁶⁾。その理由は何だったのであろうか。アウラングゼーブの抑制的な政策か、貿易に投資するアミールたちの資金不足の増大か、イギリス人のカントリー・トレーダーの活動の影響下での利潤の減退か。それとも1651年から1663年までの期間の統治者の奨励によって海上貿易が以前より高度の段階に到達した後、17世紀末の2、30年間、銀の流入の増大をめざしたムガル朝の政策が不必要になったということを我々は認めなければならないのか。スラトを母港とする船団が1650年ごろの約50隻から17世紀後半に70～100隻にまで増大したということが、これにたいする1つの説明となり得るであろう¹¹⁷⁾。しかし、この問題にたいして決定的な解答を与えるためには、ムガル朝経済についての一層多くの知識が必要である。

〔第2章 完〕

付記

本稿は、H.W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in*

Gujarat en Hindustan, 1620-1660, Leiden, 1982 の第 2 章の翻訳であり、『長崎県立大学論集』第26巻第 2 号、1992年に掲載の第 1 章に続くものである。大変長い間中断してしまっていたが、今後、翻訳を完成させたいと考えている。第 2 章の訳出に当たっては、H.W. van Santen, “Trade between Mughal India and the Middle East, and Mughal Monetary Policy, c. 1600-1660,” Karl Reinhold Haellquist (ed.), *Asian Trade Routes: Continental and maritime*, London, 1991 を参照した。折りしも外交官に転出しておられた著者が新著 *VOC-dienaar in India: Geleynssen de Jongh in het land van de Groot-Mogol*, Uitgeverij van Wijnen, Franeker, 2001 を刊行された。これは VOC 社員として 1623 年～1632 年、1636 年～1640 年に主にグジャラート地方のバルーチ（ブローチ）およびアーグラに滞在し有名な覚書 (*De Remonstrantie*) を残したヘレインセン・デ・ヨングを対象としたもので、前著の姉妹編ともいえるものであり、これも今後機会があればその内容を紹介したい。

最後になったが、今回の訳出に当たっては、一部フランス語の部分につき、本学同僚の阿部律子氏の御教示をいただいた。ここに記して深甚な謝意を表したい。

付録3. グジャラート船によるスラトからの輸出

?~1635年4月25日

| 輸出品 | 輸 出 先 | | |
|-------|--------------------|------------|--------|
| | 紅 海 | バンドル・アッパース | テナッセリム |
| 綿 布 | 565梱 | 25梱 | 6,500反 |
| 綿 花 | 56,000ポンド | 15,000ポンド | |
| 砂 糖 | 1,500ポンド | 6,300ポンド | |
| タ バ コ | 72,000ポンド | 260,000ポンド | |
| 米 | 10,800ポンド +15俵 | 4,600ポンド | |
| 鉄 | 8,000ポンド +300包み | | |
| タマリンド | | 25,000ポンド | |
| 未精錬の金 | | | 80マン |

?~1636年4月23日¹⁾

| 輸出品 | 輸 出 先 | | |
|--------|-----------|------------|-----------|
| | 紅 海 | バンドル・アッパース | バスラ |
| 綿 布 | 121,000反 | 1,400反 | 26,000反 |
| バヤーナ藍 | | 71,400ポンド | 14,000ポンド |
| サルケージ藍 | | 18,800ポンド | 5,500ポンド |
| 綿 花 | 24,000ポンド | | 17,500ポンド |
| 米 | 56,000ポンド | 15,000ポンド | 49,000ポンド |
| タ バ コ | 50,000ポンド | | 41,000ポンド |
| 鉄 | 13,000ポンド | | |
| 砂 糖 | | 1,500ポンド | 12,000ポンド |
| ガムラック | 5,000ポンド | 3,000ポンド | 25,000ポンド |

バンドル・アッパースへの商品の輸入 1639年12月4日~1640年5月8日²⁾

| 商 品 | 輸 出 港 | | | | |
|--------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | スラト | ダボル | ベンガル地方 | ラージャプル | マスリバタム |
| 綿 布 | 667梱 | 76梱 | 35梱 | 60梱 | 700梱 |
| 粉 砂 糖 | 500,000ポンド | | 84,000ポンド | | 84,000ポンド |
| 水 砂 糖 | 125,000ポンド | | | | |
| バヤーナ藍 | 108,000ポンド | | | | |
| サルケージ藍 | 89,000ポンド | | | | |
| 綿 花 | 124,000ポンド | | | | |
| 米 | 193,000ポンド | 282,000ポンド | 72,000ポンド | 60,000ポンド | 36,000ポンド |

スラトからバンドル・アッパースへの輸出

| 商 品 | 1640年12月30日~1641年4月27日 | 1643年2月25日~1643年5月14日 |
|--------|------------------------|-----------------------|
| 綿 布 | 2,370梱 | 1,800梱 ³⁾ |
| バヤーナ藍 | 360梱 | 980梱 |
| サルケージ藍 | 420梱 | 396梱 |
| 砂 糖 | 1,900梱 | 970梱 |
| 米 | 2,300俵 | ／ |

付録3の続き

スラトからの輸出 1645年1月1日～1645年12月31日

| 商 品 | 輸 出 先 | | | | |
|----------|--------------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 紅 海 | バンダル・アッパース | マラバール | マルディヴ諸島 | モガディシユ |
| 綿 布 | 702,000反 ⁴⁾ | 540,000反 ⁵⁾ | | | 1,700反 |
| 綿 花 | 20,000ポンド | 31,000ポンド | 98,000ポンド | 19,000ポンド | 11,000ポンド |
| バヤーナ藍 | 213梱 | 80梱 | | | |
| サルケージ藍 | 200梱 | | | | |
| タ バ コ | 32,000ポンド | | | | |
| ア ヘ ン | | | 4,000ポンド | | |
| 米 | 385,000ポンド ⁶⁾ | 163,000ポンド | | 3,000ポンド | 4,000ポンド |
| 砂 糖 | | 374,000ポンド | | | |
| 小 麦 | | 14,000ポンド | | | |
| 綿 糸 | | 5,000ポンド | | | |
| 塩化アンモニウム | | 47,000ポンド | | | |
| ガムラック | 12,000ポンド | 500ポンド | | | |
| 鉄 | 10,200本 | | | | 3,000ポンド |

スラトからの輸出

1646年1月10日～1647年1月26日

| 商 品 | 輸 出 先 | |
|--------------------|-------------------|-----------|
| | 紅 海 | アチュー/マラッカ |
| 綿 布 | 559,000反 +116梱 | 77梱 |
| バヤーナ藍 | 15,000ポンド | |
| サルケージ藍 | 8,000ポンド | |
| 米 | 268,000ポンド | 20,000ポンド |
| 綿 花 | 94,000ポンド | 114梱 |
| タ バ コ | 23,000ポンド | |
| ガムラック | 39,000ポンド | |
| ア ニ ス | | 15,000ポンド |
| ナツメヤシ | | 14,000ポンド |
| 小 麦 | | 4,000ポンド |
| ダンナ ^[1] | | 5,000ポンド |

スラトからの輸出

1647年2月5日～1647年12月16日

| 商 品 | 輸 出 先 | |
|------------------|-------------------------|----------|
| | 紅 海 | アチュー/ケダー |
| 綿 布 | 999,000反 ^[2] | 290梱 |
| 綿 糸 | | 384梱 |
| バヤーナ藍と サルケージ藍 | 845梱 | |
| 米 | 816,000ポンド | |
| タ バ コ | 10,000ポンド | |
| ガムラック | 9,000ポンド | |

- 1) 特にバンダル・アッパースへの輸出に関するデータは、おそらく大変不完全なものである。
- 2) これは、この期間にバンダル・アッパースに到着した船の積荷の1リストである。
- 3) このうち、980梱はイギリスの貨物船の委託貨物として輸送された。綿布の積荷の総量（VOCとEICの積荷を除く）は、5,581梱に達した。
- 4) このうち、470,000反はアフマダーバードからであり、8,000反はアークラ（周辺）からであった。
- 5) このうち、260,000反はアフマダーバードからであり、280,000反はゴールコンダからであった。これらの綿布はゴールコンダからスラトへ陸上輸送された。
- 6) すなわち9,850マンと366俵の米である。1俵の米は一般に150ポンド相当である。

出典：VOC 1117, ff. 638r.-639r.; VOC 1119, pp. 1783-1785; VOC 1134, ongef. 231r.; VOC 1135, ff. 669r.-670r.; VOC 1144, ff. 505r.-508r.; VOC 1157, ongef. 810r.-815r.; VOC 1161, ongef. 116r.-117r.; VOC 1166, ongef. 797r.-803v.

訳註 [1] ひよこ豆

[2] 本文121頁では990,000反とあったが、原史料の数値の合計から、この表の999,000反の方が正しいことがわかるので、本文の数値もそのように訂正した。

原注

第2章 ペルシアおよび紅海との貿易

- 1) VOC 1082, f. 10r., P. v. d. Broecke aan Bewindhebbers, Surat, 12-3-1624.
ファン・デン・ブルックは常時1隻かそれ以上の船をペルシア湾に海運業のために保有しておくことを主張した。
- 2) F. Pelsaert, *Kroniek en Remonstrantie*, pp. 288, 289; W. H. Moreland, *From Akbar to Aurangzeb*, pp. 83, 84. ホルムズの征服については, N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, pp. 331-353 を見よ。
- 3) VOC 1082, f. 10r., P. v. d. Broecke aan Bewindhebbers, Surat, 12-3-1624.
VOC 1084, f. 46r., P. v. d. Broecke aan P. de Carpentier, Surat, 22-4-1625 も見よ。
- 4) 特に H. Terpstra, *Westerkwartieren*, pp. 79-91; C. G. Brouwer, Willem de Milde, pp. 715 以下を見よ。
- 5) VOC の文書類のなかには, 運送された貨物のリストがないが, それらはおそらくバタヴィアに送られたのであろう。VOC 858, pp. 661, 662, A. v. Diemen en Raden aan B. Pietersen, Batavia, 25-8-1636. 運送料の変動については以下を見よ。VOC 1165, f. 436r., A. Barentse aan C. v. d. Lijn en Raden, Surat, 25-4-1647; VOC 1170, f. 900r., J. v. Teylingen aan Bewindhebbers, Surat, 10-2-1649; VOC 1188, f. 517v., G. Pelgrom aan Bewindhebbers, Surat, 5-2-1652; VOC 1201, f. 650v., G. Pelgrom aan C. Reniers en Raden, Surat, 24-2-1653.
- 6) VOC 1117, f. 424r., B. Pietersen aan H. Brouwer, Suhali, 22-4-1636; Coll. Geleynssen no. 105, H. Brouwer aan B. Pietersen, Batavia, 31-8-1635; VOC 1119, p. 1724, B. Pietersen aan A. v. Diemen en Raden, Suhali, 23-4-1636.
- 7) VOC 1119, p. 1741, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Suhali, 23-4-1636.
- 8) H. Dunlop, *Bronnen*, p. 235, Verbaal van D. v. d. Lee, 1628. 以下も見よ。
idem, p. 247, J. P. Coen aan H. Visnich, Batavia, 11-8-1628; *idem*, p. 259, J. v. Hasel aan J. P. Coen, Surat, 19-11-1628; *idem*, p. 282, J. Smit aan G. G., Surat, 25-12-1629, VOC 1100, f. 222v., Memorie gehouden bij forme van journaal, 9-12-1628; VOC 1096, ongef. 253r., J. v. Hasel aan Bewindhebbers, Surat, 25-12-1628; J. P. Coen, *Bescheiden*, VII, 2, p. 1524, J. v. Hasel aan J. P. Coen, Surat, 10-1-1629; N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, pp. 401, 402.
- 9) VOC 1096, ongef. 255r., J. v. Hasel aan Bewindhebbers, Surat, 25-12-1628.
- 10) Coll. Geleynssen no. 101, W. Geleynssen aan C. Jansen Silvius, Agra, 24-3-1638; Coll. Geleynssen no. 110, B. Pietersen aan W. Geleynssen, Surat, 19-12-1638; VOC 1118, f. 260v., B. Pietersen aan Bewindhebbers, Surat 22-1-1639; VOC 1130, p. 1111, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 20-4-1639. この種の

- 問題については以下を見よ。VOC 1127, f. 40r., A. Barentse aan A. v. Diemen en Raden, Suhali, 31-12-1637; *Daghregister Batavia, 1640-1641*, p. 319, 20-5-1641.
- 11) VOC 1099, f. 21v., Generale Missive A. v. Diemen, Batavia, 7-3-1631. 以下も見よ。VOC 854, ff. 129v.-130r., G. G. aan P. v. d. Broecke, Batavia, 3-8-1627; J. P. Coen, *Bescheiden*, V, p. 587, J. P. Coen aan J. v. Hasel, Batavia, 18-8-1629, *idem*, p. 597, J. P. Coen aan H. A. Vapoer, Batavia, 18-8-1629; VOC 855, ongef., G. G. aan J. v. Hasel, Batavia, 24-8-1630; VOC 1107, ff. 394v.-395r., Afgaande missiven en instructies door H. Brouwer, 15-8-1633; VOC 1112, f. 997r., P. Vlack aan G. G. en Raden, Surat, 16-12-1634.
 - 12) VOC 1096, ongef. 262r., J. v. Hasel aan Bewindhebbers, Surat, 3-1-1629. これについては以下も見よ。VOC 1100, f. 217r., Resoluties Surat, 30-11-1629; VOC 1100, f. 161r., A. Delcourt aan J. P. Coen, Surat, 31-12-1629; VOC 1100, f. 167r., J. v. Hasel aan M. Ijsbrandts, Surat, 12-1-1630; VOC 1100, f. 155r., J. v. Hasel aan J. P. Coen, Surat, 27-10-1629; VOC 1100, f. 157v., J. v. Hasel aan G. G., Surat, 8-11-1629; H. Dunlop, *Bronnen*, p. 311, A. Delcourt aan G. G., a. b. v. de “Tholen”, 31-12-1629.
 - 13) VOC 1103, f. 195r., J. v. Hasel aan J. Specx, Surat, 28-11-1630; VOC 1103, f. 272v., J. v. Hasel aan A. v. Diemen, Surat, 29-1-1631; VOC 1103, f. 236r., J. v. Hasel aan Bewindhebbers, Surat, 12-1-1631; *Daghregister Batavia, 1631-1634*, p. 87, 10-6-1632.
 - 14) *Generale Missiven*, II, p. 35, 18-12-1639. 以下も見よ。VOC 863, pp. 132, 133, A. v. Diemen en Raden aan B. Pietersen, Batavia, 1-3-1639; Coll. Geleynssen no. 105, Heeren XVII aan G. G. en Raden, Amsterdam, 24-9-1636; VOC 858, p. 519, A. v. Diemen en Raden aan B. Pietersen, Batavia, 21-6-1636; VOC 859, pp. 824, 825, A. v. Diemen en Raden aan B. Pietersen, Batavia, 18-9-1637; Coll. Geleynssen no. 177, A. v. Diemen aan P. Croock, Batavia, 9-8-1641.
 - 15) VOC 1127, f. 127r., B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 18-4-1638.
 - 16) VOC 1128, f. 206r., extr. C. Jansen Silvius aan B. Pieteresen, Ahmadabad, 27-10-1637.
 - 17) VOC 1127, f. 128v., B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 18-4-1638.
 - 18) VOC 1210, ff. 701r., 755r., 789r.-792r., Facturen “Tortelduif”, twee “moorse” schepen, en de “Vlieland” en weer “Tortelduif”.
 - 19) Coll. Geleynssen no. 101, W. Geleynssen aan B. Pietersen, Agra, 5-6-1638; *Daghregister Batavia, 1640-1641*, p. 194, juni 1642; *Generale Missiven*, II, p. 550, 19-12-1651; VOC 1234, f. 148r., extr. L. Winnincx en Raad aan G. G. en Raden, Surat, 7-6-1659.

- 20) *Generale Missiven, II*, p. 33, 18-12-1639.
- 21) VOC 866, p. 450, A. v. Diemen en Raden aan P. Croock, Batavia, 2-8-1642.
以下も見よ。 *idem*, p. 538, A. v. Diemen aan P. Croock, Batavia, 15-9-1642;
Coll. Geleynssen no. 101, W. Geleynssen aan B. Pietersen, Agra, 5-6-1638.
- 22) *Generale Missiven, II*, p. 104, 4-12-1656; P. v. Dam, *Beschrijvinge, II, 3*, p. 27;
VOC 880, p. 423, J. Maetsuycker en Raden aan H. v. Gent en Raad, Batavia,
22-9-1656; VOC 883, p. 742, J. Maetsuycker en Raden aan L. Winninx en
Raad, Batavia, 22-9-1659. しかし17世紀末には「その短い航路についての」最低
利潤率を一層低く置いていたように見える。 P. v. Dam, *Beschrijvinge, II, 3*, p.
318.
- 23) VOC 1210, f. 712v., H. v. Gent e. a. aan J. Maetsuycker en Raden, Surat, 19-
10-1655; VOC 878, p. 400, J. Maetsuycker en Raden aan G. Pelgrom en Raad,
Batavia, 22-9-1654.
- 24) VOC 1117, f. 460r., B. Pietersen aan H. Brouwer, Suhali, 22-4-1635.
- 25) VOC 1162, ongef. 141r., 141v., A. Barentse aan Bewindhebbers, Surat, 26-1-
1647.
- 26) VOC 1273, f. 1803v., Memorie door A. Boogaart e. a. aan M. Bonde, Surat,
1668; *Generale Missiven, III*, p. 867, 31-1-1673.
- 27) 1620年～1628年については H. Terpstra, *Westerkwartieren*, pp. 106-136 を見
よ。またこれについての重要な批判は次を見よ。C. G. Brouwer, Willem de Milde,
pp. 713-742. さらに以下を見よ。 A. H. de Groot, *The Ottoman Empire*, pp. 150-
153; H. Furber, *Rival Empires of Trade*, p. 47; A. Bos Radwan, *The Dutch in
Western India, 1601-1632*, pp. 55-59; W. H. Moreland, *From Akbar to
Aurangzeb*, pp. 403-407.
- 28) P. v. Dam, *Beschrijvinge, II, 3*, pp. 239-242.
- 29) *idem*.
- 30) VOC 870, p. 341, C. v. d. Lijn en Raden aan A. Barentse, Batavia, 30-8-1646.
以下も見よ。 VOC 1139, f. 396r., P. Croock aan A. v. Diemen, Surat, 28-11-
1641; VOC 1144, f. 386v., P. Croock aan A. v. Diemen, Surat, 28-2-1643.
- 31) Coll. Geleynssen no. 105, Instructie voor P. v. d. Broecke en A. Zeller door
A. v. Diemen Batavia, 2-8-1638.
- 32) VOC 1135, f. 606v., P. Croock aan A. v. Diemen, Surat, 18-4-1641; VOC 1137,
f. 269r., Factuur van “Vliegend Hert”, 22-4-1642.
- 33) VOC 1141, f. 315r., P. Croock aan Bewindhebbers, Surat, 26-1-1643.
- 34) VOC 1141, f. 432v., P. Croock aan A. Gardenijs, Surat, 1-11-1642; *Generale
Missiven, II*, p. 336, 18-1-1649; *idem*, p. 800, 26-1-1655.
- 35) VOC 1152, f. 487r., A. Barentse aan A. v. Diemen, Suhali, 22-4-1645; VOC

- 1152, f. 396v., A. Barentse aan Bewindhebbers, Suhali, 10-1-1646.
- 36) VOC 1157, f. 479v.-480r., Calcula van de verkochte goederen in Mokha, 1-9-1643~3-9-1644. 次も見よ。VOC 1162, ongef. 136v., A. Barentse aan Bewindhebbers, Surat, 26-1-1647.
- 37) VOC 867, p. 387, A. v. Diemen en Raden aan P. Croock, Batavia, 11-6-1643.
- 38) VOC 876, p. 293, C. Reniers en Raden aan G. Pelgrom, Batavia, 21-5-1652.
- 39) *Generale Missiven, II*, p. 800, 26-1-1655.
- 40) VOC 1210, f. 806r., J. Maetsuycker aan H. v. Gent en Raad, Batavia, 14-8-1655.
- 41) スラトの VOC の長官と総督マーツァイケルはモカでのペルシアとバストラ向けのコーヒーの買付けの重要性について意見を異にした。マーツァイケルによれば、このためだけに1隻の船をモカへ送ることは愚かなことであった。VOC 1209, f. 487v., Remonstrantie van G. Pelgrom aan J. Maetsuycker, Surat, 24-5-1655; VOC 879, pp. 523, 524, J. Maetsuycker en Raden aan H. v. Gent en Raad, Batavia, 24-8-1655.
- 42) *Daghregister Batavia, 1664*, p. 311, 13-8-1664; K. Glamann, *Dutch-Asiatic Trade*, p. 184.
- 43) VOC 878, p. 401, J. Maetsuycker en Raden aan G. Pelgrom en Raad, Batavia, 22-9-1654; VOC 1210, f. 806r., J. Maetsuycker en Raden aan H. v. Gent en Raad, Batavia, 14-8-1655; VOC 880, p. 427, J. Maetsuycker en Raden aan H. v. Gent en Raad, Batavia, 26-9-1656.
- 44) このコーヒー貿易については以下を見よ。K. Glamann, *Dutch-Asiatic Trade*, pp. 183-211; H. Furber, *Rival Empires of Trade*, p. 253.
- 45) VOC 1152, f. 392v., A. Barentse aan Bewindhebbers, Suhali, 10-1-1646.
- 46) VOC 1157, ff. 487r.-487v., A. Barentse aan A. v. Diemen, Suhali, 22-4-1645.
- 47) VOC 1224, ff. 99v., 100r., I. Koedijck aan Gouverneur-Generaal en Raden, Surat, 2-5-1657. 以下も見よ。VOC 881, p. 441, J. Maetsuycker en Raden aan I. Koedijck en Raad, Batavia, 5-9-1657; VOC 1229, f. 900r., L. Winnincx aan Bewindhebbers, Surat, 6-10-1659.
- 48) ヒューベルト・ヒューゴーについては次を見よ。F. W. Stapel. Hubert Hugo. (Een zeeroover in dienst van de Oost-Indische Compagnie), pp. 615-635. 次も見よ。M. Thévenot, *Voyages*, pp. 36-38; R. B. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast*, pp. 120-129.
- 49) 1671年にヒューベルト・ヒューゴーはモーリシャスを東アフリカとの VOC の貿易センターにするためにモーリシャスに向けて出発した。F. W. Stapel, Hubert Hugo, p. 622. 次も見よ。F. Bernier, *Minute*, p. 7.
- 50) F. W. Stapel, Hubert Hugo, p. 619; F. Valentijn, *Oud en Nieuw Oost Indiën*,

- IV*, 2, p. 269; D, v. Adrichem, *Journal*, pp. 190, 191; *Generale Missiven*, III, p. 443, 26-12-1662; *Daghregister Batavia*, 1663, p. 107, 31-3-1663; *idem*, pp. 306, 307, 21-6-1663; *idem*, p. 387, 5-8-1663; *Daghregister Batavia*, 1664, p. 438, 15-10-1644; *idem*, p. 461, 21-10-1664; *English Factories 1661-1664*, p. 330.
- 51) P. v. Dam, *Beschrijvinge*, II, 3, pp. 55-60; A. Das Gupta, *Indian Merchants*, pp. 98 以下。K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, pp. 122, 123.
- 52) *Generale Missiven*, IV, pp. 166, 167, 13-2-1677.
- 53) H. Dunlop, *Bronnen*, pp. 482-493, Prijsberekening van verschillende goederen uit Hindostan, 1634 (?).
- 54) VOC 1099, ongef. 312v., J. v. Hasel aan Bewindhebberes, Surat, 30-7-1630; F. Pelsaert, *Kroniek en Remonstrantie*, p. 263.
- 55) H. Dunlop, *Bronnen*, p. 494.
- 56) *idem*, pp. 484, 485.
- 57) VOC 1119, p. 1742, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Suhali, 23-4-1636.
- 58) VOC 1106, ongef. 38r., Schriftelijk Relas door Ph. Lucasz, 1632.
- 59) VOC 1130, p. 1117, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 20-4-1639.
- 60) VOC 1157, f. 408r., C. Weijlandt aan A. v. Diemen, Surat, 5-7-1644; *Generale Missiven*, II, p. 247, 23-11-1644; VOC 1149, f. 580r., C. Weijlandt aan Bewindhebbers, Surat, 8-12-1644. 陸路についての説明は以下を見よ。J. B. Tavernier, *Travels*, I, pp. 73-84; F. S. Manrique, *Travels*, II, pp. 340-353; N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, p. 207; W. H. Moreland, *From Akbar to Aurangzeb*, pp. 57, 58.
- 61) K. Heeringa, *Bronnen*, II, p. 163.
- 62) VOC 1134, ongef. 500r., 501r., B. Pietersen aan Bewindhebberes, Surat, 19-12-1639; VOC 1130, pp. 1249, 1250, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 15-5-1639.
- 63) VOC 1151, f. 822v., C. Constant aan C. Weijlandt, Isfahan, 15-9-1644; *Daghregister Batavia*, 1644-1645, pp. 238, 249, juni 1645.
- 64) Coll. Geleynssen no. 110, B. Pietersen aan W. Geleynssen, Surat, 19-12-1638; VOC 1128, f. 260v., B. Pietersen aan Bewindhebbers, Surat, 22-1-1639.
- 65) Coll. Geleynssen no. 101, W. Geleynssen aan C. Jansen Silvius, Agra, 24-3-1638.
- 66) VOC 1134, ongef. 507r., B. Pietersen aan Bewindhebbers, Surat, 31-1-1640; VOC 1134, f. 152v., P. Croock aan A. v. Diemen, Surat, 26-10-1640.
- 67) *English Factories, 1646-1650*, p. 246, Pres. Breton etc. to Adventurers, Swally Marine, 31-1-1649; *idem*, p. 280, Pres. Merry etc. to Company, Swally Marine, 25-1-1650. ムガル朝インドとバルシアの戦争については以下を見よ。

- Riazul Islam, *Indo-Persian Relations*, pp. 102-116; Anees Jahan Syed, *Aurangzeb in Muntakhab-al Lubab*, pp. 45-56.
- 68) VOC 1119, p. 1818, B. Pietersen aan J. Tack en Mohan Das, Surat, 29-5-1636.
- 69) VOC 1127, f. 118r., B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 3-5-1638.
- 70) VOC 1153, f. 538r., A. Barentse aan A. v. Diemen en Raden, Surat, 25-4-1645; *Daghregister Batavia, 1644-1645*, p. 257, sept. 1645; *Generale Missiven, II*, p. 247, 17-12-1645; N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, pp. 134, 135; G. Andriesz, *Beschrijving*, pp. 64-66. VOC とペルシアの紛争については特に次を見よ。W. Floor, *Het Nederlands-Iraanse Conflict van 1645*, pp. 46-51.
- 71) *English Factories, 1642-1645*, p. 142, F. Breton etc. to Comp. Swally Marine, 27-1-1644; VOC 1165, f. 436r., A. Barentse aan C. v. d. Lijn en Raden, Surat, 25-4-1647; VOC 1170, f. 900r., J. v. Teylingen aan Bewindhebbers, Surat, 10-2-1649; K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia*, p. 195.
- 72) VOC 1185, f. 628v., G. Pelgrom aan C. Reniers en Raden, Suhali, 4-10-1651; VOC 1188, ff. 504v., 517v., G. Pelgrom aan Bewindhebbers, Surat, 5-2-1652; *Generale Missiven, II*, p. 566, 24-1-1652; VOC 1180, f. 798r., J. v. Teylingen aan Bewindhebbers, Suhali, 9-2-1651; VOC 1195, f. 723v. G. Pelgrom aan C. Reniers en Raden, Surat, 27-3-1652.
- 73) 「モール人たちが昨年船の使用の際に支払った大変高い輸送料が国王を大いに夢中にさせて、彼をより多くの船の建造に向けて鼓舞した」。VOC 1188, f. 517v., G. Pelgrom aan Bewindhebbers, Surat, 5-2-1652. 次も見よ。 *Generale Missiven, II*, p. 625, 24-12-1652.
- 74) VOC 1195, f. 705v., G. Pelgrom aan C. Reniers en Raden, Surat, 16-1-1652; *English Factories, 1651-1654*, p. 71, Pres. Merry and Council to Comp. Surat, 30-11-1651; *idem*, p. 103, Pres. Blackman to Comp. Swally Marine, 14-1-1652; VOC 1195, ff. 723v., 724r., G. Pelgrom aan C. Reniers en Raden, Surat, 27-3-1652; *Journal van Joan Cuneus*, pp. 6, 7, 10.
- 75) VOC 1201, f. 650v., G. Pelgrom aan C. Reniers en Raden, Surat, 24-2-1653; *Generale Missiven, II*, pp. 728, 729, 19-1-1654; VOC 1209, f. 479r., Remonstrantie van G. Pelgrom aan J. Maetsuycker, Surat, 24-5-1655; VOC 1209, f. 716v., H. v. Gent aan J. Maetsuycker, Surat, 19-10-1655; VOC 1224, f. 265r., L. Winnincx aan Bewindhebbers, Surat. 2-2-1658; P. v. Dam, *Beschrijvinge, II*, 3, p. 26.
- 76) VOC 1203, ff. 708r. 708v., G. Pelgrom aan J. Maetsuycker, Suhali, 18-4-1654; *Generale Missiven, II*, pp. 801, 802, 26-1-1655.
- 77) VOC 1209, f. 716v., H. v. Gent aan J. Maetsuycker, Surat, 19-10-1655.

- 78) VOC 1234, f. 310r., L. Winnincx aan Bewindhebbers, Surat 28-2-1662; VOC 1240, p.1000, L. Winnincx aan J. Maetsuycker en Raden, Surat, 3-5-1662.
- 79) N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, pp. 154-193 en passim; M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade*, pp.222-227; A. H. de Groot, *The Ottoman Empire*, p.10; F. S. Gaastra, *Het Aziatische Gebied*, p.266.
- 80) ステーンズガールドとは異なる見解の1つについては次を見よ。C. H. Wake, *The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports*, ca. 1400-1700, pp.361-403.
- 81) VOC 1152, f.426r., Verklaring over de verbetering van de handel op Mokha door A. Oudermeulen, 20-10-1645.
- 82) 1662年にサラーマティエ号が800人の巡礼をモカからスラトへ運んだ。P. v. d. Broecke in *Azië, II*, p.275, 21-9-1622. 巡礼の輸送については以下も見よ。J. B. Tavernier, *Travels, II*, pp.280-282; A. Das Gupta, *Gujarati Merchants and the Red Sea Trade*, pp.123, 124; R. B. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast*, p.5.
- 83) J. v. Leur, *Indonesian Trade and Society*, pp. 76, 77; N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, p.16. ファン・ルールの見解に対する1つの否定的な反応については、以下を見よ。M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade*, p.389, noot 159; K. N. Chaudhuri, *Markets, and Traders in India*, pp.143-162.
- 84) VOC 1141, f.320r., P. Croock aan Bewindhebbers, Surat, 26-1-1643.
- 85) Coll. Geleynssen no. 105, Instructie door A. v. Diemen aan P. v. d. Broecke en A. Zeller, Batavia, 2-8-1638; VOC 1076, f.37v., W. de Milde aan Kamer Amsterdam, Mokha, 6-9-1621; H. Dunlop, *Bronnen*, pp.245, 246, J. C. Grijph aan H. Visnich, Bandar Abbas, 4-8-1638. 次も見よ。A. Das Gupta, *Indian Merchants*, p.69.
- 86) Coll. Geleynssen no. 284, f.77r., Korte verklaring over de handel op Mokha door W. Alleman aan A. Barentse. 17-10-1645.
- 87) VOC 1128, f.209r., extr. W. Geleynssen aan B. Pietersen, Agra, 30-9-1637; VOC 1132, ongef. 527r., extr. C. Jansen Silvius aan B. Pietersen, Ahmadabad, 24-12-1638; VOC 1134, f.145r., P. Croock aan A. v. Diemen, Surat, 26-10-1640; VOC 1134, ongef. 482v., P. Croock aan Bewindhebbers, Surat, 8-1-1641.
- 88) P. v. d. Broecke in *Azië, II*, p.273, 275, 29-4-1622, 21-9-1622.
- 89) H. Dunlop, *Bronnen*, pp.245, 246, J. C. Grijph aan H. Visnich, Gamron, 4-8-1628; J. P. Coen, *Bescheiden, VII, 2*, p.1494, J. C. Grijph aan J. P. Coen, Surat, 18-11-1628; *idem*, p.1466, J. v. Hasel aan J. P. Coen, Surat, 20-10-1628; VOC 1117, f.497v., Beschrijving van de handel door J. v. d. Graaff, 28-12-1634; VOC 1117, f.413r., P. Vlack e. a. aan G. G., Surat, 14-12-1634; VOC 1117, f.460r., B.

- Pietersen aan H. Brouwer, Suhali, 22-4-1635; VOC 1119, p.1756, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Suhali, 23-4-1636; *Daghregister Batavia, 1636*, p.50, 22-3-1636; *Generale Missiven, I*, p.530, 4-1-1636, *idem*, p.563, 25-12-1636. 以下も見よ。E. Macro, *Bibliography on Yemen*, pp.59, 60; N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, pp.185, 403.
- 90) VOC 1109, f.111v., D. Coller en W. Pars aan J. Specx, Surat, 8-8-1632; VOC 1106, ongef. 13v., Ph. Lucasz aan Bewindhebbers, Suhali, 15-1-1633.
- 91) VOC 1116, f.89v., B. Pietersen aan Bewindhebbers, Surat, 10-1-1636.
- 92) VOC 1127, ff.60v. 61r., B. Pietersen aan A. Westerwolt, Surat, 26-10-1637; VOC 1127, f.84r., B. Pietersen aan Bewindhebbers, Surat, 15-2-1638; VOC 1128, p.84, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 7-7-1637.
- 93) VOC 1127, f.38r., B. Pietersen aan A. v. Diemen, Suhali, 31-12-1637.
- 94) VOC 1121, ongef. 1604v., 1621v., B. Pietersen aan A. v. Diemen, Suhali, 8-4-1637; VOC 1130, p.1196, B. Pietersen aan A. Adriaanse, Surat, 30-12-1638; VOC 1127, f.117r., B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 3-5-1638; VOC 1130, p.1237, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 31-4-1639.
- 95) VOC 1130, p.1237, B. Pietersen aan A. v. Diemen, Surat, 31-4-1639; *Generale Missiven, II*, p.39, 18-12-1639.
- 96) VOC 1134, f.161v., Schriftelijk rapport door S. Wueffbain aan P. Croock, Surat, 13-10-1640; VOC 1141, ff.438r.-439v., J. de Bruyn aan P. Croock, Mokha, 1-9-1642; Coll. Geleynssen no. 161, P. Croock aan W. Geleynssen, Surat, 24-12-1642; VOC 1141, f.432v., P. Croock aan A. Gardenijs, Surat, 1-11-1642; VOC 1146, f.870r., P. Croock aan C. Constant, Surat, 3-11-1643; VOC 1149, f.587r., C. Weijlandt aan Bewindhebbers, Surat, 8-2-1644; *English Factories, 1646-1650*, p.184, Pres. Breton etc. to Comp., Swally Marine, 6-1-1648; *idem*, p.242, Pres. Breton etc. to Adventurers, Swally Marine, 31-1-1649.
- 97) VOC 1203, ff.708v., 709r., G. Pelgrom aan J. Maetsuycker, Suhali, 18-4-1654; *Generale Missiven, II*, p.802, 26-1-1655.
- 98) *Daghregister Batavia, 1664*, p.430, 15-10-1664; *Generale Missiven, IV*, p.92, 7-2-1676.
- 99) N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution*, pp.15, 16 en passim.
- 100) J. W. Veluwenkamp, *Ondernemersgedrag op de Hollandse Stapelmarkt in de Tijd van de Republiek*, pp.11-21.
- 101) VOC 1236, p.331, L. Winnincx en Raad aan J. Maetsuycker en Raden, Surat, 11-4-1661.
- 102) *idem*.
- 103) Bibl. Nat., F. Fr. 14614, G. Roques, *La Manier de Negociier*, p.295.

- 104) 1645年にモカから戻ってきた諸船の戻り荷は次からなっていた。すなわち、338,000枚以上のレアル・ファン・アフテン貨、60セール〔約37kg〕の銀、1万枚以上のデュカート金貨、19,000ポンドの没薬、9,000ポンドの塩、8,000ポンドのアーモンド（バーダーム？）、6,000ポンドの干しぶどう、18,000ポンドの珊瑚、11,000ポンドのコーヒー、2,500ポンドの象牙、および19人の奴隷。VOC 1157, ongef. 810r.-815r., Lijst van gearriveerde schepen, 1645. インドにおけるコーヒーの輸入については、次を見よ。S. Wurffbain, *Reise, II*, pp.42, 43.
- 105) 1645年にバンダル・アッパースから帰ってきたグジャラートの諸船は次の荷からなっていた。215,000枚以上のアッパースイー貨、約23,000枚のレアル・ファン・アフテン貨、1,000枚以上のデュカート貨、23個のラレーン貨、30セールの銀、13,000ポンドのアーモンド、97,000ポンドのナツメヤシの実、1,501包みのルイナス〔茜〕、475箱のばら水、170箱の食用酢、10,000ポンドのHING〔ゴム樹脂の一種、調味料〕、さらにアチャール〔ピクルス〕、硫黄、くるみの実、毛織物、生糸、真珠、アヘン、ガルノート〔植物にできる木の実状の虫こぶ〕、珊瑚、等々。VOC 1157, ongef. 810r.-815r. Lijst van gearriveerde schepen, 1645.
- 106) 社員たちは、「それ〔リスト〕を尊重しないでらう。…モカおよびバスマラからのモール人の船々の到着の際にスワリー海岸〔スラトの外港〕から、彼らは現金で持って来なくて、途方もないモール人の宝を時々彼らの商品のなかに隠して陸揚げし、それによって5,000～6,000ルピーを1回の航海でもうけた」。VOC 1227, f. 354r., Rapport door L. v. d. Dussen inzake Surat, voor Jafnapatnam, 25-4-1658. 次も見よ。J. B. Tavernier *Travels, I*, pp.9-11.
- 107) たとえばレーウエリク号は1647年にモカからスラトへ373,000レアル・ファン・アフテン相当の銀地金、25,000枚のデュカート金貨、377レアル・ファン・アフテン相当の重量分の金地金を運んだ。VOC 872, p.215, Instructie door C. v. d. Lijn aan A. Barentse, Batavia, 6-8-1648.
- 108) VOC 1153, f.538v., A. Barentse aan A. v. Diemen en Raden, 24-5-1645.
- 109) VOC 1209, f.485r., Remonstrantie G. Pelgrom aan J. Maetsuycker, 24-5-1655. 彼はこの理論を以下でも述べている。VOC 1203, ff.734v., 735r., G. Pelgrom aan J. Maetsuycker, Suhali, 18-4-1654.
- 110) F. Blaich, *Die Epoche des Merkantilismus*, pp. 10-16, 19-21.
- 111) VOC 1157, ff.487r., 487v., A. Barentse aan A. v. Diemen, Suhali, 22-4-1645.
- 112) VOC 1210, f.1052r., extr. Dagregister van J. Tack, Shahjahanabad, 4-8-1656.
- 113) I. Habib, *Agrarian System*, p.251.
- 114) すでに1654年に、成功はしなかったが、宮廷にたいして、商人たちによって、「すべての貿易の明らかな損害」について苦情が申し出られた。VOC 1215, f.602r., Memorie G. Pelgrom aan H. v. Gent, Surat, 12-4-1655. 以下も見よ。Daghregister Batavia, 1663, p.306, 21-6-1663; D. v. Adrichem, *Hofreis*, p.173; *Daghregister*

ter Batavia, 1664, p.370, 23-9-1664. マーツアイケルは再び会社の海運業の可能性について語った——今や王の船が姿を消してしまったので。「それらの船ははじ知らずなほど大変大きかったので、それらはほとんど全てを一掃していった」。VOC 887, p.472, J. Maetsuycker en Raden aan D. v. Adrichem en Raad, Batavia, 10-10-1663.

- 115) A. Das Gupta, *Indian Merchants*, p.15.
- 116) O. Prakash, *Asian Trade and European Impact*, p.55.
- 117) F. Martin, *Mémoires, II*, p.435; J. Fryer, *A New Account*, I, p.267.

参考文献〔第2章関係〕

1) 未刊行史料

Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage

-De Verenigde Oost-Indische Compagnie 文書 (VOCと略称)

-Verzamelingen afkomstig van employés van de VOC. Collectie Geleynssen de Jongh.

Bibliothèque Nationale in Paris

-Ref.no.Fonds Français 14614, Georges Roques, La Manier de Negociier dans les Indes Orientales dediée à mes chers amis et confreres les engégés de la royalle Compagnye de France (Bibl. Nat., Ref. no. F. Fr. 14614, G. Roques, La Manier de Negociier と略称)

2) 刊行史料

Journal van Dirq van Adrichem's Hofreis naar den Groot-Mogol Aurangzeb, 1662. A. J. Bernet Kempers (ed.), 's-Gravenhage, 1941.

Georg Andriesz, *De beschrijving der reizen van Georg Andriesz, deur Oostindien en d'eilanden, deur Sina, Tartarijen, Persien etc. sedert 1644.* A.Olearius (ed.), Amsterdam, 1670.

Anees Jahan Syed, *Aurangzeb in Muntakhab-al Lubab*, Bombay, 1977.

Minute by M. Bernier upon the establishment of trade in the Indies, dated 10th March, 1668. Found and translated by Sir Theodore Morison, in, *Journal of the Royal Asiatic Society*, 1933, pp.1-21. [JRAS誌上の題目中にM. Bernierとあるが、F. Bernierの誤植である。]

Pieter van den Broecke in Azië, deel II. W. Ph. Coolhaas (ed.), 's-Gravenhage, 1963.

Bronnen tot de Geschiedenis van de Levantschen handel, deel II, 1661-1726. K. Heeringa (ed.), 's-Gravenhage, 1917.

Bronnen tot de Geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië, 1611-1638. H. Dunlop (ed.), 's-Gravenhage, 1930.

Jan Pietersz. Coen, *Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, 7 delen. H.T. Colenbrander en W. Ph. Coolhaas (eds.), 's-Gravenhage, 1919-1953.

Journal der reis van den gezant der O. I. Compagnie Joan Cuneus naar Perzië in 1651-1652 door Cornelis Speelman. A. Hotz (ed.), Amstredam, 1908.

Daghregister gehouden int casteel Batavia, etc., 31 delen. J. A. van der Chijs en J. E. Heeres (eds.), Batavia en 's-Gravenhage, 1887-1931.

Pieter van Dam, *Beschrijvinge van de Oost-Indische Compagnie*, 7 delen. F.W. Stapel en C.W. Th. van Boetelaer (eds.), 's-Gravenhage, 1927-1954.

The English Factories in India 1618-1669, 13 vols. W. Foster (ed.), Oxford, 1906-1927.

John Fryer, *A New Account of East India and Persia, being nine years' travels 1672-1681*, 3 vols. W. Crooke (ed.), London, 1909-1915.

De Remonstrantie van W. Geleynssen de Jongh. W. Caland (ed.), 's-Gravenhage, 1929.

Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, 7 delen. W. Ph. Coolhaas (ed.), 's-Gravenhage, 1960-1979.

Travels of Fray Sebastien Manrique 1629-1643, 2 vols. C.E. Luard (ed.), London, 1927.

François Martin, *Mémoires de François Martin: Fondateur de Pondichéry (1665-1694)*, 3 vols. A. Martineau (ed.), Paris, 1931-1934.

F. Pelsaert, *De Geschriften van Francisco Pelsaert over Mughal Indië, 1627: Kroniek en Remonstrantie*. D.H.A. Kolff en H.W. van Santen. (eds.), 's-Gravenhage, 1979.

J.B. Tavernier, *Travels in India*, 2 vols. V. Ball and W. Crooke (eds.), London, 1925.

Indian Travels of Thévenot and Careri. Surendranath Sen (ed.), New Delhi, 1949.

François Valentijn, *Oud en Nieuw Oost-Indiën*, 5 delen, Dordrecht, Amsterdam, 1724-1726.

J.S. Wurffbain, *Reise nach den Molukken und Vorder-Indien 1638-1646*, deel 2. R. Posthumus Meyjes (ed.), 's-Gravenhage, 1931.

3) 二次文献

F. Blaich, *Die Epoche des Merkantilismus*, Wiesbaden, 1973.

A. Bos Radwan, *The Dutch in Western India, 1601-1632: A study of mutual accomodation*, Calcutta, 1978.

J.J. Brenning, Silver in Seventeenth-century Surat; monetary movements and the price revolution in Mughal India, paper voor "Comparative World History Workshop in pre-modern Monetary History, 1200-1750," Madison, Wisconsin, 1977.

C.G. Brouwer, Willem de Milde, Kani Shalabi en Fadli Basha, of: een dienaar van de VOC op audiëntie bij de beglerbegi van Jemen, 1622-1624, in, *De Gids*, 143,

no. 9/10 (1980), pp.713-742.

K.N. Chaudhuri, Markets and Traders in India during the Seventeenth and Eighteenth Century, in, K.N. Chaudhuri and C.J. Dewey, *Economy and Society: Essays in Indian economic and social history*, Delhi, 1979, pp.143-162.

K.N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760*, Cambridge, 1978.

A. Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat c.1700-1750*, Wiesbaden, 1979.

A. Das Gupta, Gujarati Merchants and the Red Sea Trade, 1700-1725, in, B.B. Kling and M.N. Pearson, *The Age of Partnership: Europeans in Asia before dominion*, Honolulu, 1979, pp.123-158.

A.Das Gupta, The Merchant and his Money: Glimpses of the Western Indian Ocean in the early 18th century, paper presented at "The Mughal Monetary Conference," Dukes University, 1981.

H. Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800*, Minneapolis, 1976.

F. S. Gaastra, Het Aziatisch Gebied, in, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, Buzzum, 1977, pp.266-297.

K. Glamann, *Dutch-Asiatic Trade 1620-1740*, repr. 's-Gravenhage, 1981.

A.H. de Groot, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic: A history of the earliest diplomatic relations 1610-1630*, Leiden, Istanbul, 1978.

I. Habib, *The Agrarian System of Mughal India (1556-1707)*, London, 1963.

Riazul Islam, *Indo-Persian Relations: A study of the political and diplomatic relations between the Mughal Empire and Iran*, Teheran, 1970.

J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian social and economic history*, 's-Gravenhage, 1955.

E. Macro, *Bibliography on Yemen and Notes on Mocha*, Coral Gables, 1960.

M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago*, 's-Gravenhage, 1962.

W.H. Moreland, *From Akbar to Aurangzeb*, London, 1923.

Om Prakash, Asian Trade and European Impact: a study of the trade from Bengal, 1630-1720, in, B.B. Kling and M. N. Pearson (eds.), *The Age of Partnership: Europeans in Asia before dominion*, Honolulu, 1979, pp.43-70.

R.B. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast: Hadrami chronicles. With Yemeni and European accounts of Dutch pirates off Mocha in the seventeenth century*, Oxford, 1963.

F.W. Stapel, Hubert Hugo (Een zeerover in dienst van de Oostindische

Compagnie), in, *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, 86 (1930), pp.615-635.

N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the decline of the caravan trade*, Chicago, London, 1974.

H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Surat, Arabië, Perzië)*, 's-Gravenhage, 1918.

J.W. Veluwenkamp, *Ondernemersgedrag op de Hollandse Stapelmarkt in de Tijd van de Republiek: De Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac de Neufville & Comp., 1730-1764*, Proefschrift, Leiden, 1981.

C.H.H. Wake, The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, ca. 1400-1700, in, *The Journal of European Economic History*, 8, no.2 (Fall 1979), pp. 361-403.