Universiteit
Leiden
The Netherlands

Lorrendrayen op Africa : de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734

Paesie, R.

Citation
Paesie, R. (2008, April 17). *Lorrendrayen op Africa : de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734*. De Bataafsche Leeuw, Amsterdam. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/12702

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/12702

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

Lorrendrayen op Africa

De Bataafsche Leeuw
Amsterdam 2008

Ter nagedachtenis aan mijn ouders,
die de afronding van dit boek niet meer konden meemaken.

ISBN 978 90 6707 627 2

© 2008 Ruud Paesie, Middelburg / De Bataafsche Leeuw, Amsterdam

Omslagillustratie: Scheepsportret van het Vlissingse fregat de *Witte Bijle* dat in 1715 in *El Porto Prince* werd omgedoopt. Het fregat werd in de daaropvolgende jaren als lorrendraaier voor de driehoekshandel op West-Afrika en Amerika ingezet. In 1721 werd het schip door zeerovers genomen. Schilderij van Cornelis Louw, 1715. (Zeeuws Maritiem muZEEum Vlissingen).

Lorrendrayen op Africa

De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734

Proefschrift

ter verkrijging van

de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden

op gezag van de Rector Magnificus prof. mr. dr. P.F. van der Heijden,

volgens besluit van het College van Promoties

te verdedigen op donderdag 17 april 2008

te klokke 13.45 uur

door

Rudolf Paesie

geboren te Haarlem

in 1956

Promotiecommissie:
Promotor: Prof. dr. F.S. Gaastra
Copromotor: Dr. H.J. den Heijer

Referent: Prof. dr. W. Klooster (Clark University, Worcester, Massachusetts, USA)

Overige leden: Prof. dr. J.R. Bruijn
Prof. dr. P.C. Emmer
Dr. V. Enthoven (Koninklijk Instituut voor de Marine, Den Helder)

Deze publicatie is mede mogelijk gemaakt dankzij financiële steun van
het Fonds Directie der Oostersche Handel en Reederijen,
Stichting Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst,
J.E. Jurriaanse Stichting en
de M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting.

Inhoud

Woord vooraf 9
Lijst van tabellen en grafieken 11
Lijst van bijlagen 12
Lijst van afkortingen 13
Inleiding 15

1. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika 19
De vaart op West-Afrika 19
Smokkelhandel tijdens het octrooi van de Eerste WIC (1621-1674) 21
Buitenlandse steun bij de smokkelhandel tijdens de Eerste WIC 28
Smokkelhandel tijdens het eerste octrooi van de Tweede WIC, 1674-1700 32
Goederenhandel 36
Slavenhandel 37
Buitenlandse steun bij de smokkelhandel tijdens de Tweede WIC 39
De Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie 43
Omvang van de zeventiende-eeuwse smokkelhandel 48
Smokkelhandel tijdens het tweede octrooi van de Tweede WIC, 1700-1730 52
De roerige naoorlogse periode, 1713-1720 54
De strijd ontbrandt 58
Escalatie en verharding van de strijd 61
De jaren van zeeroverij 65
Smokkelhandel na 1720 67
Omvang van de achttiende-eeuwse smokkelhandel 75
De ontmanteling van het handelsmonopolie, 1730 78
Recognitie 80
Het ‘Nader Reglement’ van 1734 84
Besluit 85

2. Reders en bemanningsleden 87
Partenrederij 88
De Zeeuwse reders 91
Rederijen voor kaap- en smokkelvaart 93
Regenten 96
Kooplieden 103
Bevrachters 107
Aandeelhouders van de WIC 108
Aandeelhouders van de MCC 111
De financieel-economische positie van enige Zeeuwse reders 114

Hollandse reders 121
Amsterdam 122
Joodse kooplieden 124
Rotterdam 127
Het netwerk 131
Bemanningsleden 135
Schippers 141
Desertie en mortaliteit 144
Besluit 145

3. Uitrusting 147
Schepen 147
Assurantiën 157
Bewapening 162
Modus operandi 167
Instructiebrieven 170
Overige scheepspapieren 174
De fiscale wetgeving voor de scheepvaart 176
De convooien en licenten 178
Lastgeld 182
Buitenlandse passen 183
Commissiebrieven 192
Vlaggen 196
Bescherming, corruptie en omkoping 198
Besluit 203

4. Goederen en slaven 205
Import in Afrika 206
Textiel 210
Buskruit en vuurwapens 211
Onbewerkt metaal en metalen producten 215
Overige handelsproducten 216
De reis, vertrek en reisduur 218
De wijze van handeldrijven 221
Ruilhandel 224
Export uit Afrika: goederen- of slavenhandel 225
De goederenhandel 226
Goud 228
Ivoor 232
Gom 234
Overige Afrikaanse exportproducten 240

De slavenhandel 242
Tussenhandel 243
Trans-Atlantische slavenhandel 244
De aankoop van slaven en middenpassage 245
Bestemming 248
Omvang 255
Afzet van Afrikaanse en West-Indische handelsgoederen in de Republiek 258
De illegale goederen- en slavenreis van de *Peerl* 265
Besluit 270

5. De maritieme handhaving van het WIC-octrooi 272
De kruisers 272
Compagniekruiser de *Faam* 275
Bemanningsleden 276
Kapiteins 280
Kapitein Jan van der Hoeven 287
Portugese smokkelaars 288
Secundaire doelstellingen 292
De kruistocht 295
De procedure na confiscatie 299
Plundering van opgebrachte lorrendraaiers 304
De nasleep 306
De zaak *Vlissings Welvaren* 307
Schepen uit Oostende 313
De zaak *Hannibal* en *Greyhound* 318
Baten en lasten 324
Besluit 327

Samenvatting 329
Geraadpleegde bronnen en literatuur 335
Bijlagen 355
Summary 411
Register van persoonsnamen 417
Register van scheepsnamen 424
Curriculum Vitae 428

A°. 1715.

WEST-INDISCHE COMPAGNIE.

De Bewindhebberen van de Geoctroyeerde West-Indische Compagnie ter Kamer Amsterdam / sullen by openbare Opbeylinge aan de meest daar voor biedende Verkopen / Een Extraordinair Welbeseylt FREGAT SCHIP, van Ees Hout gemaakt / genaamt APAM, lang over Steven 88; voet / wyt by de eerste Balk voor 't groot Luyk binnen syn Huyt 24; voet / Hol in 't Ruym by de eerste Balk voor 't groot Luyk op syn Uytwatering 11 voet 7 duym / 't Verby de eerste Balk voor 't groot Luyk / Hoog aan Boord 4 voet en 6 duym; de Balk aan Boord 5 voet: een open Schans / Hoog 5 voet en 10 duym.

'Een Welbeseylde Hoeker, genaamt Acra, lang over Steven 75 voet / wyt by de eerste Balk voor 't groot Luyk binnen syn Huyt 20 voet 1 duym / Hol in 't Ruym by de eerste Balk voor 't groot Luyk op syn Uytwatering 11 voet 5 duym.

Een Welbezeyld Fregat Scheepje, genaamt de Guineese Broeders, lang over Steven 76 voet / wyt by de eerste Balk voor 't groot Luyk binnen syn Huyt 17 voet 4 duym / Hol in 't Ruym by de eerste Balk voor 't groot Luyk op syn Uytwatering 8 voet 9 duym / de Balk Hoog aan Boord 4 voet 4 duym / en treet achter voor de Cajuyt neer 4 voet / alle Amsterdammer voeten / met alle syn Houthout / Opstaande en Lopende Want / als het tegenwoordig aan Boord van de Schepen te sien is. De Schepen leggen in de Waal voor 't Oude West-Indisch Huys.

De Verkoping sal geschieden op Maandag, den 5 Augusty, 1715. ten Huyse van de Wed. *Jan Neder*, Casteleyn in 't Nieuwe Heeren Logement, 's Avonds ten 6 uuren precys.

De Inventarisen sullen te bekomen syn by den Commies Hendrik Cramfer, woont in 't Oude West-Indische Huys op Kapenburg.

Seg 't voort.

t'Amsterdam, door order van d'E. Heeren Bewindhebberen, by d'Erfg. van Pieter Mortier, gedrukt.

Veilingbiljet met de aankondiging van verkoop van drie geconfisqueerde lorrendraaiers, 1715. (Nationaal Archief)

Woord vooraf

Er bestaan uiteenlopende redenen om een archief binnen te lopen. Voor mij begon dat in 1996 met het onderzoek naar de stranding van het Zeeuwse VOC-schip *Ravesteyn*. Tijdens mijn verblijf in de Maldiven kreeg ik een gekopieerde brief van Ibrahim Iskandhar II in handen, waarin de achttiende-eeuwse sultan van de archipel zich bij de gouverneur en raad van Ceylon beklaagde over het optreden van de onfortuinlijke Zeeuwse schipper. Ik raakte erdoor gefascineerd en slaagde er uiteindelijk in om de plaats te lokaliseren, waar deze Oost-Indiëvaarder in 1726 was verongelukt.
Daaropvolgende onderzoeken in nationale en internationale archieven hadden publicaties tot gevolg, een resultaat dat ik niet in de laatste plaats te danken heb aan Walter Wybrands Marcussen, uitgever van De Bataafsche Leeuw, die bereid was om de manuscripten in fraai uitgevoerde boeken te laten verschijnen. Daarvoor ben ik hem nog steeds veel dank verschuldigd. Na publicaties over de Verenigde Oost-Indische Compagnie wilde ik mijn horizon verleggen en raakte geboeid door de rol van de West-Indische Compagnie in de Atlantische handel. Vooral de harde concurrentiestrijd tussen de Compagnie en Zeeuwse lorrendraaiers, die soms in zeeslagen werden beslecht, trok mijn belangstelling. Publicaties over de illegale handel op West-Afrika waren spaarzaam, een reden om de archieven opnieuw te bezoeken.
Het onderhavige boek is niet louter en alleen het resultaat van individueel archief- en literatuuronderzoek en vele uren schrijven, maar is tevens het product van samenwerking met allerlei deskundigen en instanties die ideeën en gegevens hebben aangedragen. Voor de totstandkoming van dit proefschrift wil ik de volgende personen bedanken. In het bijzonder noem ik Adam Jones, hoogleraar aan het Institut für Afrikanistik van de Universiteit van Leipzig. Hij zond mij zijn niet gepubliceerde archiefmateriaal ter inzage, een onderzoek dat hij in 1982 in het Zentrales Staatsarchiv in Merseburg in de voormalige DDR verrichtte. Het transcript leverde veel waardevolle informatie op over de rol van de Brandenburgse Afrikaanse Compagnie bij de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika. Zeer erkentelijk ben ik ook Rolf Uphoff voor zijn hulp bij het onderzoek in het Stadsarchiv te Emden en Erik Gøbel voor zijn behulpzame rol bij het raadplegen van archiefmateriaal uit de Deense Nationale Archieven. Dank ben ik ook verschuldigd Ad Tramper van het Gemeentearchief Vlissingen voor zijn speurwerk in het oude stadsarchief. Dat geldt ook voor Albert Meijer en Ivo van Loo van het Zeeuws archief. Peter Poortvliet en Johan Francke hielpen mij door het beschikbaar stellen van niet gepubliceerd onderzoeksmateriaal uit verschillende bronnen. Dick Broers, collectiebeheerder van het Zeeuws Maritiem muZEEum Vlissingen, bracht mij op het spoor van beeldmateriaal. Evelyn Wiers corrigeerde het manuscript op zorgvuldige wijze op fouten in de Nederlandse taal en Kathie Barrett verzorgde de Engelse vertaling voor de summary. Mijn dank gaat verder uit naar alle medewerkers van het Nationaal Archief, het Zeeuws archief, de gemeente- of stadsarchieven van Amsterdam, Rotterdam,

Dordrecht, Schouwen-Duiveland, Vlissingen en Antwerpen en het Koninklijk Instituut van Taal-, Land- en Volkenkunde te Leiden. Zonder hun medewerking zou de bestudering van de vele tientallen archiefstukken niet mogelijk zijn geweest. Als laatste bedank ik al mijn vrienden en familieleden, in het bijzonder mijn vrouw Caroline, voor hun steun bij het schrijven van dit boek.

Lijst van tabellen en grafieken

Grafiek 1.1. Getraceerde smokkelreizen, 1674-1699 50
Grafiek 1.2. Getraceerde smokkelreizen, met een verdeling van goederen- en trans-Atlantische slavenhandel (1674-1699) 52
Tabel 1.1. Herkomst van Zeeuwse lorrendraaiers 74
Grafiek 1.3. Getraceerde smokkelreizen, 1700-1730 76
Grafiek 1.4. Getraceerde smokkelreizen, 1674-1730 78
Grafiek 2.1. Gezamenlijke jaarinkomsten van 21 Zeeuwse reders op basis van belastinggegevens 116
Tabel 2.1. Belastinginkomsten van Middelburg en Vlissingen, 1703-1721 116
Tabel 2.2. Belastingplichtigen Middelburg en Vlissingen, 1703-1725 117
Tabel 2.3. Inkomen (in guldens) op basis van het familiegeld van enkele Zeeuwse families met nauwe banden met de smokkelhandel 119
Tabel 2.4. Financieel vermogen (in guldens) van enkele Zeeuwse families met nauwe banden met de smokkelhandel 121
Tabel 2.5. Herkomst bemanningsleden van zestien smokkelschepen (1707-1725) 139
Tabel 2.6. Herkomst bemanningsleden lorrendraaiers (1707-1725) en MCC (1721-1730) 140
Tabel 3.1. Confrontaties tussen compagnieschepen van de WIC en lorrendraaiers, 1698-1724 164
Tabel 4.1. Afrikaanse importgegevens van koopmanschappen, aan de hand van cargalijsten van 25 lorrendraaiers 206
Tabel 4.2. Afrikaanse importgegevens van koopmanschappen, aan de hand van taxatielijsten van 42 opgebrachte lorrendraaiers 209
Tabel 4.3. Afrikaanse importgegevens, van lorrendraaiers en WIC (in procenten) 209
Tabel 4.4. Exportgegevens van Afrikaanse goederen van 40 opgebrachte lorrendraaiers 227
Tabel 4.5. Exportgegevens van Afrikaanse goederen van tien lorrendraaiers 228
Grafiek 4.1. Getraceerde smokkelreizen, met een verdeling van goederen- en trans-Atlantische slavenhandel (1700-1730) 257
Tabel 4.6. Cargasoen van de *Peerl* en *Fortuijn* in 1700 267
Tabel 4.7. Verkoop van retourwaren van de *Peerl* in 1702 269
Tabel 5.1. Herkomst zeelieden van 20 compagniekruisers, 1699-1732 279
Tabel 5.2. Baten- en lastenoverzicht inzet kruisers, 1699-1734 326

Lijst van bijlagen

	Toelichting en verklaring van de bijlagen	355
Bijlage I	Overzicht van getraceerde lorrendraaiers, 1674-1730	357
Bijlage II	Overzicht van reders, boekhouders en borgen van lorrendraaiers, 1699-1730	371
Bijlage III	Jaarinkomen op basis van het belastingkohier familiegeld, 1703-1721	381
Bijlage IV	Overzicht van schippers van lorrendraaiers, 1699-1730	383
Bijlage V	Gegevens van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730	387
Bijlage VI	Afrikaanse import, cargalijsten van lorrendraaiers, 1700-1730	389
Bijlage VII	Afrikaanse import, taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730	391
Bijlage VIII	Afrikaanse export, taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730	393
Bijlage IX	Totaalwaarde van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730	395
Bijlage X	Buskruit- en vuurwapenvervoer van lorrendraaiers, 1700-1730	397
Bijlage XI	Veilingen van Afrikaanse en Amerikaanse producten, 1690-1721	399
Bijlage XII	Opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730	403
Bijlage XIII	Overzicht van uitgerede kruisers van de WIC, 1699-1734	405
Bijlage XIV	Monsterrollen bemanning kruisers, 1699-1734	407
Bijlage XV	Maten, gewichten en geldsoortern	409

Lijst van afkortingen

AA	Archief van de admiraliteitscolleges
ABB	Archief families Baelde en Baultry
AB&Z	Archief van de Assurantiebezorgers wed. J. van Bosse en Zoon
AC	*Amsterdamsche Courant*
ACV	Assurantie Compagnie van Vlissingen
ARZ	Aanwinst Rijksarchief in Zeeland
ASH	Archief Snouck-Hurgronje
AVB	Admiraliteitscolleges Verzameling J. Bisdom
BAC	Brandenburgse Afrikaanse Compagnie
BC	Bijzonder Collecties
CA	Collectie Aanwinsten
CR	Collectie Radermacher
CS	Consulaatsarchief Smirna
DAC	Deense Afrikaanse Compagnie
DIB	Directe en Indirecte Belastingen
DNA	Danish National Archives
DS	Familiearchief De Somer
FS	Familiearchief Schorer
FVvC	Familiearchief Verheye-van Citters
GAA	Gemeentearchief Amsterdam
GCvH	Gezantschapsarchief Coenraad van Heemskerck
GAL	Gemeentearchief Leiden
GAR	Gemeentearchief Rotterdam
GASD	Gemeentearchief Schouwen-Duiveland
Gsta	Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz
GNSZ	Gedrukte Notulen Staten van Zeeland
GAVL	Gemeentearchief Vlissingen
Hs	Handschriftenverzameling
IB	Insolvente Boedelskamer
IvH	Archief Isaac van Hoornbeek
KITLV	Koninklijk Instituut van Taal-, Land- en Volkenkunde
LH	Levantse Handel
MCC	Middelburgse Commercie Compagnie
MPTvP	Familiearchief Mathias-Pous-Tak van Poortvliet
MvAdB	Archief der Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der stad Rotterdam
NA	Nationaal Archief
NEHA	Nederlandsch Economisch-Historisch Archief

NBKG	Archief Nederlandse Bezittingen ter Kuste van Guinea
Not	Notariële archieven
OHC	*Oprechte Haerlemse Courant*
OLC	*Opregte Leydse Courant*
OLMC	*Opregte Leydse Maandagse Courant*
OPM	Archief van de Ordonnanties en Publicaties van Middelburg
PIG	Portugees-Israëlietische Gemeente
R	Repositur
RAC	Royal African Company
RAZE	Rechtelijk Archief Zeeuwse Eilanden
RvC	Recueils van Citters
Sa	Stadsarchief
SAA	Stadsarchief Antwerpen
SAD	Stadsarchief Dordrecht
SG	Staten-Generaal
SH	Archief van dr. S. Hart
SvZ	Staten van Zeeland
VDR	Verzameling Daniël Radermacher
VGA	Verzameling Gedrukte Aanwinsten
VOC	Verenigde Oostindische Compagnie
VVvC	Verzameling Verheye van Citters
WAvC	Archief van W.A. van Citters
VWIS	Verspreide Westindische Stukken
WIGC	The West India and Guinea Company
WIC	Tweede West-Indische Compagnie
WV	Weeskamer Veere
ZA	Zeeuws Archief
ZAC	Zweedse Afrikaanse Compagnie

Inleiding

In 1704 verscheen de *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud-, Tand- en Slavenkust* van Willem Bosman. Daarin beschrijft Bosman, die in 1688 als soldaat in dienst van de WIC naar West-Afrika zeilde en daar vervolgens tot opperkoopman opklom, de handel en wandel van de Compagnie op de West-Afrikaanse kust. In 1702 nam Bosman ontslag, uit onvrede over de benoeming van Willem de la Palma tot directeur-generaal te Elmina. Bosman had zelf op die post gehoopt en voelde zich gepasseerd. Terug in Nederland stelde hij zijn ervaringen te boek. In korte tijd verschenen vier drukken en het boek werd meermaals vertaald. Voor deze studie is zijn laatste, uitbreide en 'van veel fauten gesuyverde' druk van 1737 gebruikt. Zijn beschrijving van de Goudkust is een van de meest aangehaalde werken over West-Afrika.

Al direct bij het lezen van dit boek maken we kennis met Zeeuwse 'lorrendrayers' en voor de lezer die onbekend is met dat woord, geeft hij een korte uitleg. Volgens Bosman zijn lorrendraaiers 'onvrye scheepen' die door kooplieden in de Republiek waren uitgerust om handel te drijven op de West-Afrikaanse kust, waardoor het octrooi of het 'Regt van de Staat aan de West-Indische Maatschappy verleent', werd ontdoken.[1]

Smokkelschepen werden in de zeventiende en achttiende eeuw doorgaans lorrendraaiers of enterlopers genoemd. Soms werden ze ook als 'octrooidieven' aangemerkt. Het Oudnederlandse woord lorrendraaier is afkomstig van de samenvoeging van 'lorre', dat schelm betekent en het werkwoord 'gaen draeyen', dat een synoniem is voor vluchten of ervandoor gaan. Het is bekend dat het woord aan het einde van de zestiende eeuw al werd gebruikt om smokkelaars mee aan te duiden die tijdens de Opstand handeldreven met de vijand.[2] In het *Woordenboek der Nederlandsche taal* worden aan het woord lorrendraaier drie betekenissen toegekend: bedrieger, smokkelaar, of schip dat voor de sluik- of smokkelhandel wordt ingezet. Met lorrendraaiers werden dus zowel smokkelaars als smokkelschepen aangeduid. Het woord enterlopers kan vertaald worden met indringers of onderkruipers.[3]

In tegenstelling tot de West-Indische Compagnie (WIC) of de in 1720 opgerichte Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) is over de illegale handelsvaart op West-Afrika weinig bekend. De betrokken kooplieden hebben hun administratie niet of nauwelijks aan ons overgeleverd en slechts lorrendraaiers die tegen de lamp liepen,

1. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 5-6.
2. Kernkamp, *De handel op den vijand*, bijlage I.
3. Heinsius, *Woordenboek der Nederlandsche taal*, achtste deel, tweede stuk, 2939; Geerts en Heestermans, *Van Dale*, 1607; Kunst, *Recht, commercie en kolonialisme*, noot 67.

hebben hun sporen in de archieven van de WIC nagelaten. Smokkelhandel was immers strafbaar en openbaarheid diende geen van de belanghebbenden. J.M. Postma merkt in dit kader terecht op dat het erg moeilijk is om betrouwbaar statistisch materiaal te vergaren. 'Since interloper activity was illegal, documentation concerning its role is difficult to find, if available at all'.[4] Ook C.Ch. Goslinga onderkent dit probleem. Volgens hem is 'lorredraaierij (interloping) also one of the untracable facets which escape the scrutiny of the hardiest research workers'.[5] De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika is, zoals Henk den Heijer het op 12 januari 2007 zo treffend in een kranteninterview wist te formuleren, 'een verborgen geschiedenis en de betekenis van de handel op West-Afrika is veel groter dan in de geschiedenisboekjes terecht is gekomen'.[6]

Ondanks de belemmeringen is onderzoek naar deze verborgen geschiedenis noodzakelijk om antwoord te krijgen over het Nederlandse aandeel in de internationale goederen- en slavenhandel en in het bijzonder over de rol die Zeeuwse kooplieden daarbij hebben gespeeld.

In 1987 verscheen de doctoraalscriptie van M. Kors. Haar onderzoek heeft, zoals zij het zelf formuleert, 'niet de pretentie om een volledig beeld van de smokkelhandel te schetsen, maar tracht wel een eerste aanzet daartoe te zijn'.[7] Daarin is ze goed geslaagd. Tien jaar later verscheen het artikel over de Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika van Den Heijer, waarmee hij inzicht tracht te verschaffen 'in de omvangrijke smokkelhandel die gedurende vele jaren door Zeeuwse kooplieden op West-Afrika werd gedreven'.[8] De aanwinst van zijn artikel is dat hij met nieuw archiefmateriaal de omvang en met name de Zeeuwse betrokkenheid bij de illegale goederen- en slavenhandel verder wist in te kleuren. Beide publicaties vormen de basis voor dit onderzoek. Daarnaast heeft de baanbrekende studie van Postma naar het Nederlandse aandeel in de internationale slavenhandel binnen het Atlantisch gebied onze kennis over dit onderwerp aanzienlijk vergroot.[9] Ook zijn werk diende als basismateriaal voor dit onderzoek.

De belangrijkste doelstelling die aan deze studie ten grondslag heeft gelegen, was te bepalen hoe omvangrijk de illegale goederen- en slavenhandel is geweest tijdens de laatste onveranderde octrooiperiode van de Tweede West-Indische Compagnie, waarin zij nog een handelsmonopolie op West-Afrika bezat. De studie is in vijf hoofdstukken verdeeld, waarbij het eerste hoofdstuk een algemene beschrijving van de smokkelhandel geeft, met een inleiding voor de onderzoeksperiode. In de daaropvolgende hoofdstukken komen achtereenvolgens de reders en bemanningsleden, de uitrusting van de schepen en de Afrikaanse producten en slaven aan bod. Daarbij zullen vragen

4. Postma, 'A reassessement ', 124.
5. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 417.
6. *de Volkskrant*, 'De drank van Ghana is jenever', interview Henk den Heijer, 12 januari 2007.
7. Kors, *Lorrendraaien*, 3.
8. Den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel', 141.
9. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade 1600-1815*.

beantwoord worden als: wie zaten achter de smokkelhandel, hoe was die georganiseerd en wat leverde het op? In het laatste hoofdstuk wordt de maritieme handhaving van het WIC-octrooi besproken en de moeite die de Compagnie zich heeft getroost bij de bestrijding van de lorrendraaierij. Of zij daarin is geslaagd en of de kosten en inspanningen tegen de baten hebben opgewogen, zal in dat hoofdstuk worden besproken. Met de in de conclusie geformuleerde antwoorden op de vragen die in deze studie worden gesteld, is getracht om meer dan een tipje van de spreekwoordelijke sluier van deze verborgen geschiedenis op te lichten.

Om inzicht te krijgen in de omvang van de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika zijn we aangewezen op een breed bronnenonderzoek. Helaas is een deel van dat bronnenmateriaal in de loop van de tijd verloren gegaan. Zo is het zeventiende-eeuwse WIC-archief incompleet, doordat een deel in 1821 aan een lompenhandelaar werd verkocht. Daarna volgde de brand in 1844 in het departement van Marine, waar het restant van het archief was opgeslagen, waardoor dat nog verder werd uitgedund. Ook een groot aantal stukken uit het archief van de Nederlandse Bezittingen ter Kuste van Guinea, dat belangrijke processtukken van opgebrachte lorrendraaiers en correspondentie van Guinea naar patria bevatte, bleek bij de overdracht naar Nederland, in 1872, onherstelbaar beschadigd te zijn. Daarnaast hebben de bombardementen op Vlissingen en Middelburg, in respectievelijk 1809 en 1940, grote gaten geslagen in het onvervangbare Zeeuwse onderzoeksmateriaal.

De keuze om dit onderzoek te beperken tot de achttiende eeuw, is zowel gelegen in het hiervoor beschreven beschikbare bronnenmateriaal als in de complexiteit van de particuliere handel. Zo zijn de bewaard gebleven processtukken van opgebrachte lorrendraaiers voor dit onderzoek belangrijke bouwstenen geweest, evenals de uit Elmina overgekomen brieven en papieren, die vanaf 1699 bewaard zijn gebleven. Daarnaast bleken de verschillende zeventiende- en achttiende-eeuwse kranten, zoals de *Amsterdamsche Courant*, en de *Oprechte Haerlemse Courant*, ware 'Fundgruben' te zijn met veel scheepvaartinformatie. Lorrendraaiers die vanuit West-Afrika in de Zeeuwse havens arriveerden, werden dikwijls vermeld, soms met gegevens over lading of andere bijzonderheden.

Ondanks alle inspanningen om de onderste steen boven te krijgen, is het onmogelijk om alle illegale goederen- en slavenreizen op West-Afrika te traceren. Vermoedelijk zijn tientallen lorrendraaiers door het onderzoeksnet geglipt, omdat het onomstotelijke bewijs van illegale handel ten enenmale ontbrak. Veelal werd de werkelijke bestemming niet aan de autoriteiten opgegeven of werd die met een vage omschrijving als 'West-Indië' aangegeven. Omdat daar het gehele Atlantisch gebied onder viel, dus ook die gebiedsdelen die door de WIC voor de handel waren vrijgegeven, kunnen die scheepsreizen niet automatisch als smokkelreis worden aangemerkt. Deze uitredingen zijn daarom niet in bijlage I, bestaande uit een lijst van getraceerde smokkelschepen, opgenomen, zelfs niet wanneer de schipper als smokkelaar bekend stond. Alleen als bronnen daarover uitsluitsel gaven, werd het betreffende schip als lorrendraaier aangemerkt. Daarnaast heeft een aantal smokkelaars het octrooi van de WIC ontdoken door onder buitenlandse vlag te varen. Gegevens over deze smokkelschepen zijn niet of nauwelijks in de archieven terug te vinden.

Een ander probleem dat uit bronnenonderzoek voortvloeit, is de spelling van woorden en geografische namen. Zo werd het woord lorrendraaier in ongeveer tien verschillende schrijfwijzen aangetroffen. Daarnaast zijn veel namen van plaatsen, rivieren of streken die in de documenten worden genoemd, in de loop van de tijd in onbruik geraakt of gewijzigd. Afrikaanse gebieden, zoals de Goudkust of Ivoorkust, bestaan heden ten dage niet meer en hebben plaatsgemaakt voor nieuwe staten met andere namen. In deze studie is gekozen om zo dicht mogelijk bij de in de bronnen gebruikte benamingen te blijven. Eenzelfde probleem betrof de benaming van gezagvoerders van schepen die in de WIC-documenten niet consequent werd gevoerd. Hier is ervoor gekozen de leidinggevenden van koopvaardijschepen schippers te noemen en de gezagvoerders van oorlogschepen, kruisers of kaperschepen met kapitein aan te duiden. Ook voor de in onbruik geraakte maten, gewichten en geldsoorten is een oplossing gevonden door de scheepsafmetingen in Amsterdamse voeten, gewichten in Amsterdamse ponden en bedragen in Hollandse guldens weer te geven.

1. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika

In 1602 verleenden de Staten-Generaal het octrooi aan de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Bijna twintig jaar later volgde een vergelijkbaar octrooi voor de West-Indische Compagnie (WIC). Daarmee was een groot deel van de intercontinentale handel en scheepvaart vanuit de Republiek in monopolies vastgelegd en kregen beide handelsorganisaties verregaande bevoegdheden over zeer omvangrijke gebieden. Grofweg gezegd, kreeg de VOC het alleenrecht op de handelsvaart naar Azië en de WIC die op het gehele Atlantische gebied buiten Europa en een groot gedeelte van de Stille Oceaan. Maar in tegenstelling tot haar geoctrooieerde zusterorganisatie werd de West-Indische Compagnie vanaf haar bestaan geconfronteerd met stelselmatige ontduiking van haar handelsmonopolie. Dat de VOC nauwelijks met smokkelhandel te maken kreeg, is vanuit een geografisch perspectief wel verklaarbaar. Door de enorme afstand en lange reistijd vergde de vaart op Azië een andere organisatiestructuur met meer kapitaal dan de relatief korte vaart op West-Afrika. Bovendien was vanaf de Nederlandse ontdekking van het Afrikaanse continent de handelsvaart in het Atlantisch gebied het domein van de particuliere handel.
Gedurende het handelsmonopolie van zowel de Eerste, als van de in 1674 opgerichte Tweede WIC hebben kooplieden uit de Republiek voortdurend getracht om delen van het octrooigebied voor vrijhandel te ontmantelen. Daarbij moest de WIC steeds meer terrein aan hen prijsgeven. Uiteindelijk slaagden zij er in 1734 in het uitgeholde handelsmonopolie open te breken, zodat zowel de vaart op Afrika als de slavenhandel op alle delen van Amerika voor ingezetenen uit de Republiek werd opengesteld. Over dit proces van octrooiontduiking, dat met de oprichting van de WIC begon en ruim honderd jaar later ten einde kwam, handelt dit eerste hoofdstuk. Daarbij zal het accent liggen op de periode van het laatste octrooi van de WIC, dat op 30 november 1700 voor de duur van dertig jaar door de Staten-Generaal aan haar werd verleend.[1] Vragen over de omvang van de smokkelhandel, de herkomst van de smokkelschepen en de periodieke schommelingen in smokkelactiviteiten zullen daarbij beantwoord worden.

De vaart op West-Afrika
Al vroeg in de zestiende eeuw haalden Hollandse en Zeeuwse kooplieden goederen uit de niet-Europese gebiedsdelen binnen het Atlantisch gebied. Suiker was daarbij het belangrijkste product dat voornamelijk van de Canarische Eilanden, Madeira en São Tomé afkomstig was. Het aantal scheepsreizen was aanvankelijk beperkt, maar zou vanaf de jaren tachtig snel groeien.[2]

1. Cau, *Groot Placaet-Boeck,* 'Prolongatie Octroy voor de Westindische Compagnie', IV, 1333.
2. Den Heijer, *De geoctrooieerde compagnie*, 30.

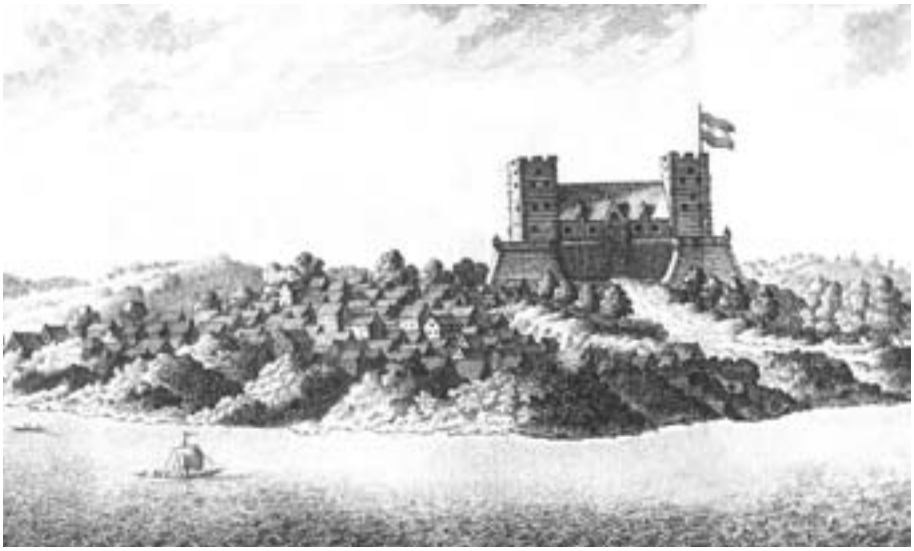
Monogram van de kamer Zeeland van de WIC. (Nationaal Archief)

De vaart op Afrika kwam pas in het laatste decennium van de zestiende eeuw tot ontwikkeling. De eerste handelsmissie hing nauw samen met een onfortuinlijke scheepsreis van de uit Medemblik afkomstige schipper Barent Ericksz. In 1590 was Ericksz. naar Brazilië vertrokken om daar suiker te kopen, maar hij werd door averij genoodzaakt om het West-Afrikaanse eiland Príncipe aan te doen. Daar werd hij door Portugezen gevangengenomen en bijna twee jaar op het nabij gelegen eiland São Tomé vastgehouden. Tijdens dat verblijf kwamen hem tal van bijzonderheden over de Afrikaanse handel en scheepvaart ter ore, die hij na zijn vrijlating handig wist te gebruiken. Eenmaal thuis had hij niet veel overredingskracht nodig om enkele Hollandse kooplieden voor zijn plannen te winnen en in het voorjaar van 1593 vertrok hij met de *Maeght van Enkhuysen* opnieuw naar de West-Afrikaanse kust. Negen maanden later keerde hij terug met een kostbare lading Afrikaanse producten.

Door de enorme winsten bleef het succes van zijn reis niet lang geheim en anderen volgden. Rond 1600 zeilden gemiddeld twintig schepen per jaar op West-Afrika en aan het einde van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) was dit aantal tot circa dertig gestegen.[3] Een deel van deze koopvaardijschepen was uit Zeeland afkomstig. Met name de uit Antwerpen uitgeweken koopman Balthasar de Moucheron, die een groot voorstander was van een West-Afrikaanse nederzetting die als steunpunt moest dienen voor de Afrikaanse handel en de vaart op Brazilië en Oost-Indië, investeerde daarin veel geld. Zo wist hij aan het eind van de zestiende eeuw het eiland Príncipe op de Portugezen te veroveren, maar werd enige tijd later weer door hen verdreven.

Om de toenemende concurrentie te beperken en risico's te spreiden, hadden verscheidene Hollandse en Zeeuwse firma's zich in de tussentijd in compagnieën verenigd. Toen de Portugezen tijdens het Twaalfjarig Bestand hun handen vrij kregen, namen de vijandigheden tegen schepen uit de Republiek toe. Zij werden in toenemende mate doelwit van Portugese aanvallen en men vreesde de totale instorting van de Afrikaanse handel als daar niets tegen werd ondernomen. Daarom drongen de kooplieden bij de Staten-Generaal op maatregelen aan. In december 1611 besloten deze een eskader, onder leiding van Jacob Adriaensz. Clantius, naar West-Afrika te zenden om daar de belangen van de Republiek veilig te stellen. Clantius stichtte in 1612 te Mouree het fort Nassau, dat tot de oprichting van de WIC het enige Nederlandse handelscentrum op de kust van Guinea zou blijven. Daarnaast werd in 1617 een eiland bij Kaap Verdië op de Portugezen veroverd en omgedoopt in Goeree.

3. De Jonge, *De oorsprong*, 33-39; Enthoven, 'Early Dutch Expansion', 38-44.



Fort Nassau aan de West-Afrikaanse kust. Kopergravure in *Historische Beschryving der Reizen* van A.F. Prevost. (Particuliere collectie)

De eerste plannen voor de oprichting van een West-Indische compagnie zijn rond 1600 ontstaan. Pleitbezorger en geestelijk vader achter deze oprichting was de uit Antwerpen afkomstige koopman Willem Usselincx. In 1591 was Usselincx naar de Republiek uitgeweken waar hij zich vervolgens in Middelburg vestigde. Aanvankelijk leek niets de oprichting van een handelscompagnie, die alle handelsactiviteiten in het Atlantisch gebied zou omvatten, in de weg te staan. Toch zou het door meningsverschillen en belangentegenstellingen, onder andere over de zouthandel, nog ruim twintig jaar duren voordat die van de grond kwam. Uiteindelijk kwamen de partijen in 1621, na moeizame onderhandelingen tussen de verschillende gewesten, particulieren en handelscompagnieën tot een vergelijk.[4]

Smokkelhandel tijdens het octrooi van de Eerste WIC (1621-1674)

Op 3 juni 1621 verleenden de Staten-Generaal aan de West-Indische Compagnie het alleenrecht op de scheepvaart en handel in het Atlantisch gebied. Hoewel na de oprichting van de WIC alle particuliere compagnieën voor de West-Afrikaanse handel officieel werden ontbonden, werd de Compagnie al snel geconfronteerd met ontduiking van het handelsmonopolie.[5] Deze koopvaart was illegaal en overtreders ris-

4. Emmer, 'De vaart buiten Europa', II, 272-279; Meijer, 'Liefhebbers des vaderlands', 21-45; Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*, 6-7; Den Heijer, *De geoctrooieerde compagnie*, 45-50.
5. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast*, 359-360. De eerste melding van lorrendraaiers op de West-Afrikaanse kust dateert uit 1624.

keerden confiscatie van schip en goederen, alsmede strafrechtelijke vervolging.[6] Door de uitgestrektheid van het Atlantisch gebied en gebrek aan financiële middelen voor een doeltreffende bestrijding van de smokkelhandel was het voor de WIC echter onmogelijk om de naleving van het octrooi te controleren. Toen bovendien bleek dat de Compagnie zich vooral op West-Afrika en Brazilië richtte en in grote delen van Amerika geen directe belangen had, werd de handel op Amerika in de jaren dertig vrijgegeven. Particuliere schepen mochten in het vervolg, tegen betaling van recognitie aan de WIC, op Amerika varen, waarbij de slavenhandel was uitgesloten.[7] Het zeegebied voor de West-Afrikaanse kust, gelegen tussen de Kreeftskeerkring en dertig graden zuiderbreedte, bleef onverminderd een *mare clausum* voor kooplieden uit de Republiek. Met deze gedeeltelijke openstelling viel het monopoliegebied van de WIC dus in twee 'classen' uiteen.[8]

Soldaten van de WIC op het eiland Goeree. Kopergravure in *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten* van O. Dapper.
(Particuliere collectie)

Toch is de Compagnie met de opdeling van haar octrooigebied er niet in geslaagd om haar handelsgebied tegen smokkelaars te beschermen. Ten eerste bezat zij op het uitgestrekte Afrikaanse kustgebied niet overal forten vanwaaruit zij de illegale handel

6. Cau, *Groot Placaatboek*, I, 566-579.
7. Recognitie of lastgeld was een verplichte heffing die werd vastgesteld aan de hand van de vervoer de vracht.
8. Netscher, *Geschiedenis van de koloniën*, 63; Kunst, *Recht, commercie en kolonialisme*, 86.

De toegangspoort van het in 1523 gebouwde Portugese fort Chama. In de zeventiende eeuw werd het fort door de WIC veroverd. (Foto: Ruud Paesie, 2003)

kon bestrijden. Ten tweede kon de Compagnie zich nauwelijks kruisers veroorloven om de lange onbeschermde kuststrook tegen smokkelaars te beschermen. De militaire avonturen in Brazilië hadden de WIC erg veel geld gekost en het verlies van dat gebied in 1654 bracht de Compagnie op de rand van de ondergang, waardoor zij niet langer in staat was om de smokkelhandel binnen de perken te houden.[9]

Hoe omvangrijk de illegale handel op West-Afrika voor de oprichting van de Tweede WIC in 1674 is geweest, kan wegens gebrek aan seriële gegevens niet nauwkeurig worden vastgesteld. In zijn onderzoek naar de goudhandel op West-Afrika heeft F. Binder het aantal smokkelschepen in de twee decennia voorafgaand aan de heroprichting van de WIC geschat op een dozijn per jaar die gezamenlijk circa 11.000 mark goud vanuit West-Afrika naar de Republiek hebben geëxporteerd. V. Enthoven meent dat er tijdens het octrooi van de Eerste WIC net zoveel lorrendraaiers als compagnieschepen voor de handelsvaart op Afrika in de Republiek zijn uitgereed.[10] De WIC exporteerde in diezelfde periode ongeveer 28.000 mark. Hoewel de ingekochte hoe-

9. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 263.

10. De mark was niet alleen een gewichtseenheid voor goud, maar diende in West-Afrika tevens als financiële rekeneenheid. Eén mark bestond uit 8 ounce en 128 engels (ackeys). De prijs van één mark goud bedroeg aan het begin van de zeventiende eeuw 290 gulden. Aan het eind van diezelfde eeuw was de prijs tot 340 gulden gestegen. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 8.

veelheid stofgoud per lorrendraaier sterk kon variëren, lag het gemiddelde rond de 40 tot 50 mark en daarvan werd een deel naar Zeeland verscheept. Op jaarbasis werd dus circa 500 mark goud door smokkelaars uit Afrika geëxporteerd. Daarnaast vervoerden zij aanzienlijke hoeveelheden ivoor, grein of peper en gom en hadden daarmee ongeveer een kwart van de goederenhandel tussen de Republiek en West-Afrika in handen.[11]

Hoewel de WIC na 1655 soms toestemming aan particulieren verleende om op Afrika te varen, omdat zij zelf te weinig kapitaal had om voldoende schepen uit te reden, werd de smokkelhandel door haar toch zo goed mogelijk bestreden.[12]

Compagnieschepen wisten geregeld lorrendraaiers te nemen, die te Elmina werden opgebracht. Zo werden tussen 1660 en 1664 bijvoorbeeld acht schepen uit de Republiek op smokkelhandel betrapt en vervolgens buitgemaakt.[13] Soms werd de jacht op lorrendraaiers door andere zaken ingegeven, zoals personeelsgebrek of een tekort aan koopmanschappen. Toen in 1647 een compagnieschip bij het lossen op de rede van Elmina in brand raakte en de lading levensmiddelen en koopmanschapen grotendeels verloren ging, kwam de bevoorrading van de Afrikaanse handelsposten van de WIC in gevaar. Daarom nam commandant Jan Mulder van het eiland São Tomé zijn toevlucht tot de jacht op lorrendraaiers. In korte tijd wist hij drie smokkelschepen op te brengen, wat hem niet alleen grote hoeveelheden levensmiddelen en goederen opleverde, maar bovendien zijn personeelstekort oploste.[14] Door dit chronische tekort aan compagniepersoneel wisten sommige voormalige lorrendraaiers overigens snel carrière te maken. Toen koopman Dirck Dircksz. Wilre in 1658 met de lorrendraaier de *Stadt Cremp* op de West-Afrikaanse kust in de problemen raakte, stapte hij over op het compagnieschip de *Noortse Leeuw*. Met deze gewezen lorrendraaier arriveerde hij korte tijd later in Elmina en trad daar in compagniedienst. In de daaropvolgende jaren vervulde hij verschillende functies en in 1663 werd hij tot directeur-generaal benoemd. In nauwelijks drieënhalf jaar tijd had de vroegere ‘octroy dieff’ Wilre kans gezien om zich tot de hoogste Nederlandse gezagdrager op de kust van Guinea op te werken.[15]

Maar ondanks deze successen en nieuwe, door de Staten-Generaal uitgevaardigde plakkaten met verscherpte regels en straffen, ging de smokkelhandel gewoon door. Het was in de Republiek een publiek geheim dat de Compagnie niet over de middelen beschikte om de smokkelhandel afdoende te bestrijden. Geld voor snel zeilende kruisers bezat ze niet, zodat de handhaving van het handelsmonopolie voornamelijk

11. Binder, ‘Die Goldeinfuhr’, 142-143; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 263; Enthoven, ‘An Assessement’, 405.
12. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 26-30.
13. NA, WIC 97, Processtukken van geconfisqueerde schepen, 576-577. De opgebrachte schepen waren de *Fortuijn, Pieta, Courier van Venetien, Pergom, Merchant Delight, Blakboij, Ethiopia* en de *Charles.*
14. Ratelband, *Nederlanders in West-Afrika*, 246.
15. Binder en Schneeloch, ‘Dirck Dircksz. Wilre en Willem Godschalk van Focquenbroch’, 13-21.

door retour- en slavenschepen moest geschieden. Voor de kustbewaking werden zelfs kano's ingezet. Illustratief daarvoor was een gedicht uit 1669 van de dichter en arts Willem Godschalck van Focquenbroch, die kort daarvoor in compagniedienst was getreden en als fiscaal te Elmina belast was met de vervolging van lorrendraaiers. Zijn gedicht 'Gedachten, gehouden in een kano op zee' opent als volgt:

> Al zittende in een holle boom,
> Bezwangert met een troep soldaten,
> En met elf zwarte potentaten,
> Gaat Fok vast dobberen langs de stroom.
>
> Om zekre Zeeusche karavelle,
> Die hier voor lorrendrajer speelt,
> En 's Kompagnies octroy besteelt,
> Te ga vermeestren, en beknellen.
>
> Zo loop hy, en gevaar van zee,
> En dat van koegels, en muskwetten,
> Die meenig styve kop verpletten,
> En schwinkels smakken uit hun steê.

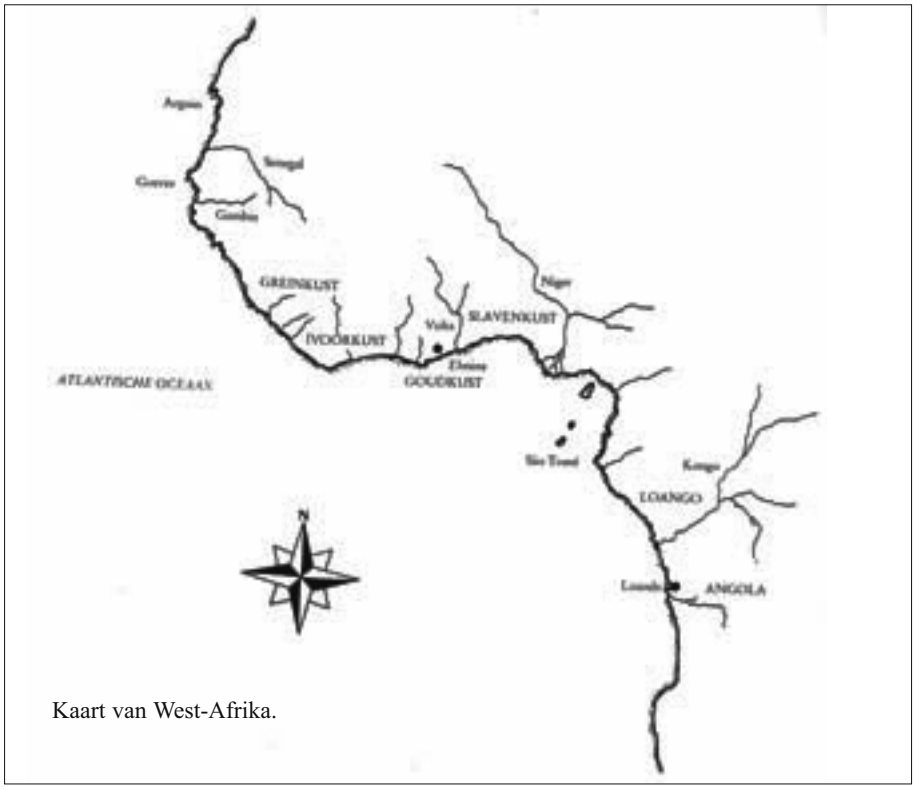
In de daaropvolgende coupletten raakt hij in gedachten verzonken en mijmert over zijn bestaan in Afrika. Ruw ontwaakt hij uit zijn dromen als een van de soldaten een zeil in zicht krijgt en zijn gedicht eindigt met de volgende coupletten:

> 't Geen my zal dwingen nu te enden,
> Om met het schip Zeelandia,
> Daar ik zo straks in stappen ga,
> De steven zeewaard in te wenden.
>
> Vermids dat wy de karavel,
> Van verre diep in zee beöogen,
> Die 'k wensch dat we attrapeeren mogen,
> Om hem te brengen in de knel.
>
> Adieu dan vriend Wij gaan laveeren,
> En veetren 't Zeeuwtje naer zyn vleis,
> De hemel geeft hem ons tot prys,
> En u al wat gy kund begeeren.[16]

16. Van Focquenbroch, *Alle de werken*, 323-326. 'Gedachten, gehouden in een kano op zee. Aan mijn vriend N.N'

Naast gedichten zijn ook verscheidene brieven van Van Focquenbroch gepubliceerd. In een daarvan, die hij aan een vriend in Nederland schreef, meldde hij de ontmoeting met drie Zeeuwse lorrendraaiers waarop tevergeefs jacht was gemaakt.[17]
Dat vooral Zeeuwse kooplieden, en in het bijzonder die uit Vlissingen, zich met de smokkelhandel op West-Afrika hebben ingelaten, is wel verklaarbaar. Vanouds hadden zij veel handelsbelangen in het Atlantisch gebied. Sommigen verwierven daar zelfs zogenoemde West-Indische patroonschappen, waarbij de WIC de kolonisatie van bepaalde streken geheel of gedeeltelijk in handen gaf van particulieren. Zo werd de Vlissingse koopman en bewindhebber van de WIC Abraham van Pere in 1627 benoemd tot patroon van Berbice en verleende de WIC Jan de Moor en zijn compagnon Jacob Martssen in datzelfde jaar toestemming om een kolonie op het eiland Tobago te stichten. Vanaf 1655 namen de gebroeders Adriaan en Cornelis Lampsins het bestuur over. Ook de Caribische eilanden Sint Eustatius en Sint Maarten waren in bezit van Zeeuwse kooplieden.[18]
Toch was het met name Holland en niet Zeeland dat aanvankelijk sterk gekant was tegen compagnieën met een monopolistisch karakter. In de jaren dertig van de zeventiende eeuw wisten Hollandse kooplieden vrijhandel te bedingen binnen bepaalde delen van het octrooigebied van de WIC. Zo mochten patroons en 'vrije' kolonisten in Nieuw-Nederland al vanaf 1629 handelen in bont op plaatsen waar de WIC geen personeel bezat en kregen handelaren een jaar later handelstoestemming voor bepaalde producten op Pernambuco in Brazilië.[19] Zeeuwse kooplieden verzetten zich hiertegen, voornamelijk tegen de vrije handelsvaart op Brazilië en zij drongen steeds aan op handhaving van het bestaande octrooi. De WIC bezat in Zeeland namelijk een breed maatschappelijk draagvlak met veel kleine aandeelhouders. Daarom eiste het belang van Zeeland het behoud van de WIC en alleen bij een handelsmonopolie op West-Afrika was Zeeland van een vast aandeel verzekerd. Bij openstelling van de handelsvaart zou Amsterdam het leeuwendeel onherroepelijk naar zich toe trekken.[20]
De verschuiving van een monopolie- naar een vrijhandelspolitiek, die zich halverwege de zeventiende eeuw langzaam in Zeeland heeft voltrokken, kan verklaard worden door de economische achteruitgang van het gewest. De Zeeuwen hadden in de zestiende eeuw al een zekere reputatie opgebouwd op het terrein van de risicovolle scheepvaart, zoals de kaapvaart. Maar toen men na de vrede van 1648 moest overschakelen van de kaapvaart naar een reguliere handelsvaart stagneerde de economie. Bovendien werd deze stagnatie in Zeeland nog nijpender gevoeld dan in Holland, omdat de handel zich naar Vlaamse zeehavens had verplaatst. Dit proces, waarbij Zeeuwse kooplieden afwisselend in kaap- en koopvaart investeerden, zou zich in de

17. Van Focquenbroch, *Alle de werken*, 428. 'Brief aan een vriend, 10 februari 1669'.
18. De la Rue, *Staatkundig en heldhaftig Zeeland*, 72-75; Netscher, *Geschiedenis van de koloniën*, 56-63; Van Grol, *De grondpolitiek*, I, 46 en 53, II 17, 24-27 en 98-103. Van Loo 'Tot uyterste ruïne', 85.
19. Rink, *Holland on the Hudson*, 106; Boxer, *De Nederlanders in Brazilië*, 99-100.
20. Kluiver, *De Souvereine en independente staat Zeeland*, 94, 181-194, 252 en 255-257.



Kaart van West-Afrika.

daaropvolgende decennia voortzetten. Maar gedurende de zeventiende eeuw verliep de omschakeling naar de koopvaart steeds moeizamer, omdat de Zeeuwse kooplieden het in toenemende mate moesten afleggen tegen Hollandse concurrenten. Zo zag Middelburg in 1660 bijvoorbeeld zijn wijnstapel, de eens zo belangrijke economische pijler van de stad, overgaan in Hollandse handen.[21]

De aanvraag van een commissiebrief voor de kaapvaart in het Atlantisch gebied betekende overigens niet dat het schip zich uitsluitend met kaapvaart bezighield. Van de veertig schepen die tussen februari 1659 en juni 1661 bij de kamer Zeeland van de WIC een commissiebrief aanvroegen, was slechts de helft voortdurend op kruistocht. Veel schepen handelden in het Caribische gebied of dreven smokkelhandel op de West-Afrikaanse kust. Kaap- en koopvaart, slaven- en smokkelhandel waren dus nauw met elkaar verweven. Een goed voorbeeld was Claas Raas die we in 1657 eerst als slavenhandelaar tegenkomen. Daarna voerde hij het commando op het kaperschip *Waeckende Craene*, waarmee hij een aanzienlijk bedrag aan prijzengeld in de wacht

21. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 6; Van Loo, 'Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel', 105-108.

sleepte. In de daaropvolgende jaren maakte hij eerst nog enkele slavenreizen om vervolgens als lorrendraaier de geschiedenis in te gaan.[22]
Soms werden slaven door zeeroof verkregen. Zo veroverde de bemanning van de Zeeuwse kaper *Meerminne* in 1651 een Portugees slavenschip met maar liefst 1.280 slaven aan boord. De Zeeuwen verkochten de Afrikanen later op Sint Eustatius en andere Caribische eilanden. Drie jaar later was het weer raak en nam de bemanning van de *Eendracht*, een smokkelschip dat onder leiding van schipper Jan de Raedt in oktober 1654 van Rotterdam naar de West-Afrikaanse kust was vertrokken, ter hoogte van de Kaapverdische Eilanden een Portugees schip met vijfhonderd slaven. De slaven werden later op de Caribische eilanden Sint Christoffel en Montserrat te gelde gemaakt.[23]
Meer smokkelaars hielden zich in die tijd met de slavenhandel bezig en kochten hun slaven voornamelijk op de kust van Loango-Angola, waar de Vlissingse koopman J. van Roubergen zelfs een handelspost bezat.[24] Omdat de Compagnie niet in staat was deze smokkelhandel afdoende te bestrijden, stelden hoofdparticipanten van de kamer Amsterdam in 1660 voor de slavenhandel tegen betaling van recognitie aan particulieren open te stellen. Op die manier zou er tenminste nog geld in de compagniekas vloeien, maar de bewindhebbers dachten daar anders over en weigerden het monopolie op de slavenhandel open te breken.[25]

Buitenlandse steun bij de smokkelhandel tijdens de Eerste WIC

De rol van buitenlandse handelsondernemingen in de Nederlandse illegale goederen- en slavenhandel op Afrika is ontegenzeggelijk groot geweest. Al vroeg in de zeventiende eeuw zochten kooplieden uit de Republiek allerlei wegen om het handelsmonopolie van de WIC te omzeilen. Daarbij werden grote investeringen gedaan in buitenlandse handelscompagnieën, soms werden die zelfs met Nederlands kapitaal opgericht. Bij de WIC was deze vorm van octrooiontduiking niet onbekend, maar toch kon zij hier weinig tegen ondernemen. Zo werden de schepen die voor de West-Afrikaanse kust werden opbracht en waarvan werd aangetoond dat ze in de Republiek waren uitgereed, veelal als buitenlandse compagnieschepen aangemerkt. De Compagnie werd in die gevallen in het ongelijk gesteld en moest vervolgens een flinke schadevergoeding betalen.
Een goed voorbeeld van zo'n buitenlandse handelscompagnie die met financiële steun uit de Republiek was opgericht, was de handelscompagnie van Koerland. Dit kleine hertogdom, gelegen in het tegenwoordige Letland, beleefde halverwege de zeventiende eeuw een bloeiperiode onder het bewind van hertog Jacob Kettler. Deze

22. Binder, 'Die Zeeländische Kaperfahrt', 45, 56, 66-69 en 73; Jones, *Brandenburg Sources*, 219. Claas Raas handelde in 1679 met het schip *Gouden Paart* op Guinea.
23. NA, CA 992, Notulen WIC, 15 januari 1652; GAR, Not 130-176 en 1239-51, 11 oktober 1654 en 11 november 1685.
24. Van den Boogaart, 'De Nederlandse expansie', 243.
25. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 29.

ambitieuze heerser bevorderde handel, nijverheid en scheepsbouw en hij streefde ernaar om van zijn land een koloniale macht te maken. Daarvoor knoopte Kettler onder meer banden aan met Hollandse kooplieden en liet hij schepen uit de Republiek in naam van de hertog op West-Afrika varen. Zo maakten compagnieschepen in de jaren veertig van de zeventiende eeuw meermaals jacht op 'Chuerlandische' schepen, die in werkelijkheid Hollandse lorrendraaiers bleken te zijn. In 1651 slaagde de Compagnie van Koerland erin een handelsfort op het eiland Sint Andreas, in de monding van de rivier de Gambia te bouwen, waar de Amsterdamse koopman Jacob du Moulin de eerste directeur van werd. Een jaar later werd een handelspost op het eiland Tobago in het Caribisch gebied gesticht, wat tot spanningen leidde met de Vlissingse koopman Cornelis Lampsins, die zich daar eveneens had gevestigd. Tijdens de Zweeds-Poolse oorlog (1655-56) werd de hertog door de Zweden gevangengenomen, waarna de Amsterdamse koopman Henry de Momber de zaken voor de Koerlandse hertog behartigde. De Momber sloot in 1659 een overeenkomst met de WIC, waarbij de laatstgenoemde partij de voedselvoorziening voor het fort bij de Gambia garandeerde. Bovendien werd vastgelegd dat de uit Afrika afkomstige goederen aan De Momber als 'factoor' van de hertog zouden worden geleverd. Desondanks brachten compagnieschepen in datzelfde jaar het Koerlandse schip *Pieta* als lorrendraaier op. Na een klacht van De Momber stelde het Hof van Holland hem in het gelijk en veroordeelde de WIC tot een schadevergoeding van 28.000 gulden. Korte tijd later werd het Afrikaanse fort van de Koerlandse compagnie door de Engelsen ingenomen, waardoor de hertog zijn belangen in Afrika definitief verloor.[26] Andere voorbeelden zijn de Zweedse en Deense Afrika Compagnie. De Zweedse Afrika Compagnie (ZAC) werd halverwege de zeventiende eeuw opgericht door de Nederlandse koopman Lodewijk de Geer, die in het Zweedse Finspong de bekende ijzergieterijen had opgezet, Hendrik Carlof en enkele Amsterdamse kooplieden. Ook Willem Usselincx, de teleurgestelde geestelijk vader van de WIC die naar Zweden was uitgeweken, ondersteunde de oprichting van de Zweedse handelscompagnie. Het benodigde kapitaal voor deze onderneming werd door kooplieden uit de Republiek bijeengebracht. Tot de hoofdparticipanten behoorden onder meer De Geer, zijn zwager Adriaan Trip en de Amsterdamse koopman Jan Wouters.

De genoemde Carlof, een voormalige compagniedienaar van de WIC die verschillende functies op de West-Afrikaanse kust had bekleed, werd met de organisatie belast. Uit de doelstellingen van de nieuwe handelscompagnie bleek dat hij zijn voormalige werkgever geen warm hart toedroeg, want volgens het octrooi moest de WIC zoveel mogelijk schade worden toegebracht. Tussen 1650 tot 1656 was Carlof directeur-generaal van de ZAC op de West-Afrikaanse kust, die daar verschillende factorijen bezat. Gedurende die periode kreeg de Zweedse compagnie enkele zware tegenslagen te verwerken. Zo werden tijdens de Eerste Engelse Oorlog de schepen *Christina* en

26. NA, WIC 97, Lijst van opgebrachte schepen, 576-577; Van Herwaarden, *Tobago, Koerland en Rotterdam*, 3-9 en 48-49; De Boer, 'Een Amsterdamsche 'lorrendraaijer', 59-60; Ratelband, *Vijf Dagregisters*,15-25, 53, 59 en 347-348; De Vries en Van der Woude, *Nederland*, 541.

Norrköping, die in de Republiek waren gebouwd en uitgerust, door de Engelsen opgebracht en ondanks het bondgenootschap tussen Engeland en Zweden bleven deze aan de ketting liggen. Het was de Engelsen niet onbekend dat de Zweedse compagnie in feite een Nederlandse onderneming was en daarom lukte het de Zweedse gezant in Londen pas na een jaar om de schepen en hun lading los te krijgen. Enige tijd later werd de *Christina* opnieuw geconfisqueerd, ditmaal door de WIC. Na jarenlange procedures werd de Compagnie uiteindelijk in het ongelijk gesteld en moest zij wederom de schade vergoeden.

Toch was deze 'verkapte interloper compagnie' geen lang leven beschoren, want nog geen twintig jaar na haar oprichting ging zij ter ziele. Daarvoor al waren haar Afrikaanse bezittingen grotendeels aan de Nederlandse en Deense handelscompagnie vervallen. Alleen het fort Carlsborg bleef in Zweedse handen, maar de koning was uiteindelijk bereid om afstand van dit fort te doen, toen de WIC daar 140.000 rijksdaalders voor wilde betalen. Daarmee kwam een eind aan het Zweedse avontuur, want de koning had zich verplicht niet langer op West-Afrika te varen 'of onder haare protectie te laaten bevaaren'.[27]

Met het einde van de Zweedse compagnie was Carlofs rol overigens nog niet uitgespeeld. Door het uitbreken van de Zweeds-Deense Oorlog en onenigheid met De Geer was hij in 1658 naar de Denen overgelopen. Daar was hij de grote instigator achter de oprichting van de Deense Afrika Compagnie (DAC), die officieel in 1661 werd opgericht. Ruim daarvoor waren lorrendraaiers echter in naam van de Deense kroon al actief op de West-Afrikaanse kust. Zo berichtte het compagniepersoneel in 1646 dat de *Jonge Samaritaan* en de *Prins van Deenmarcken*, twee lorrendraaiers die in de Republiek waren uitgereed, onder Deense vlag op de West-Afrikaanse kust handeldreven. Het eerste schip had zijn lading koopmanschappen in Schiedam ingenomen en was vervolgens vanuit Rotterdam in zee gelopen. Op het tweede smokkelschip voerde de uit Amsterdam afkomstige Tieleman Willekens, een voormalige commies van de WIC, de leiding.[28]

Ook Carlof zelf reedde verscheidene smokkelschepen in Amsterdam uit en werkte daarbij samen met enkele Amsterdamse kooplieden en belangrijke participanten van de Deense compagnie, zoals Jan de Swaen, Isaac Kooijmans en Gerrit Tets. De twee laatstgenoemden waren, net als Carlof, oud-personeelsleden van de Compagnie die op de kust van Guinea leidinggevende functies hadden bekleed. Om de nieuwe handelscompagnie een 'uytlandsche schyn te geven' werden ook twee in Hamburg wonende kooplieden bij het avontuur betrokken. De WIC liet dat niet over haar kant gaan en maakte jacht op deze 'Deense' schepen. In 1661 en daaropvolgende jaar wisten compagnieschepen de *Postillon van Venetien* en het *Wapen van Gluckstadt*, twee Amsterdamse lorrendraaiers, op te brengen. Daarnaast veroverde de WIC enkele

27. Aitzema, *Saken van Staet*, VI, 'Korte remarques door de Bewint-hebberen van de Geoctroyeerde West-Indische Compagnie […]' 152; Generaale index op de elf gedrukte deelen der secreete resolutien, 16 juli 1664 en 29 juli 1667; Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 50-52.

28. Ratelband, *Vijf dagregisters*, 248-249 en 297-298.

Deense factorijen op de West-Afrikaanse kust. De Deense koning diende daarop een klacht in bij de Staten-Generaal, waarin hij melding maakte van twaalf van dit soort incidenten.[29] Bovendien slaagden de bewindhebbers van de WIC erin drie belastende brieven van Kooijmans en Tets aan onder anderen Joost Kramer, de commandant van de DAC te Guinea, in handen te krijgen, waarin getracht werd om de Afrikaanse bevolking tegen de WIC op te zetten. De beide Amsterdamse kooplieden werden in hechtenis genomen en op 6 januari 1662 voor de schepenbank gebracht. Kooijmans en Tets gaven ruiterlijk toe een 'gesworen vyandt' van de WIC te zijn, maar beiden bleven volhouden dat zij niet de intentie hadden gehad 'om haer vaderlandt te verraden'. Uiteindelijk werd alleen Kooijmans voor subversieve activiteiten veroordeeld: hij moest naast een gevangenisstraf van zes jaar en verbanning uit de Republiek een boete van 20.000 gulden betalen.[30]

In de daaropvolgende decennia speelde de DAC slechts een bescheiden rol in de Nederlandse smokkelhandel. Alleen in 1680 leidde de confiscatie van de *Juffrouw Cornelia*, een lorrendraaier die op de West-Afrikaanse kust door de WIC genomen was, nog tot een langdurig diplomatiek conflict tussen Denemarken en de Republiek.[31]

Gedurende de achttiende eeuw werd het nagenoeg stil rond de Deense compagnie die in die periode een kommervol bestaan leidde. Bronnen vermelden weliswaar handelscontacten tussen de DAC en Zeeuwse lorrendraaiers, maar er werd niet of nauwelijks onder Deense vlag gevaren. Bij slechts één geconfisqueerd Zeeuws smokkelschip werd een Deense vlag aangetroffen. Dat was de *Jonge Willem*, die in 1707 door een compagniekruiser te Elmina werd opgebracht.[32]

29. Aitzema, *Saken van Staet*, V, 'Request ofte klachte van de West-Indische Compagnie aen de Ho. Mo. Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden', 211-213; 'Deductie en verantwoordinge aen syne Konickl. Maj. Van Denemarken, Norwegen, op de voorgaende klacht van de West-Indische Compagnie', 29 januari 1664, 213-217 en 'Remonstrantie van de West-Indische Compagnie op de Deense klachten aen de Ho. Mo. Heren, de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden', 31 januari 1664, 221-232; NA, WIC 97, Processtukken van geconfisqueerde schepen, 576-577.
30. De Bruin, *Geheimhouding en Verraad*, 526-529.
31. NA, IvH 346, WIC aan Staten-Generaal, betreffende de *Juffrouw Cornelia*, 1682; Resolutien van de Heeren Staaten van Holland en Westvriesland, 21 september en 14 december 1680, 15 maart, 16 juli, 24 augustus en 17 september 1681, 5 juni 1682, 9 september 1684. Zie ook NA, IvH 346.
32. NA, NBKG 86, J. de Landman aan W. Butler, 18 januari 1719; DNA, WIGC 894-895, Register Guinea, 1716-1721. Uit het handelsregister van het Deense fort Christiansborg bleek dat voornamelijk alcoholica en buskruit door de Zeeuwse lorrendraaiers aan de Denen werd verhandeld; NA, NBKG 250, Inventaris *Jonge Willem,* 1707.

Smokkelhandel tijdens het eerste octrooi van de Tweede WIC, 1674-1700

Na het faillissement en de daaropvolgende heroprichting van de WIC in 1674 werd de bestrijding van de illegale goederen- en slavenhandel voortvarend ter hand genomen. Met het nieuw verworven bedrijfskapitaal kon de Compagnie kostbare kruisers uitrusten, waarmee zij voorgoed een einde aan de smokkelhandel hoopte te maken. Toch was het aantal uitredingen van compagniekruisers in die beginjaren beperkt. Alleen in 1675 werden twee kruisers naar de kust van West-Afrika gezonden en daarna zou het tot 1687 duren voordat er een volgende werd uitgereed.[33]

Vanzelfsprekend was goede kustbewaking belangrijk, maar dat was niet voldoende. Om de handhaving van het handelsmonopolie te waarborgen en met genoeg middelen af te dwingen, was strafrechtelijke aanpassing noodzakelijk. Voor deze juridische aanscherping werden er in 1674 en het daaropvolgende jaar twee nieuwe conceptplakkaten tegen lorrendraaiers opgesteld.[34] Toch bleken die nog niet naar volle tevredenheid van alle deelnemende partijen te zijn. Enkele jaren later volgde een nieuw conceptplakkaat dat de twee voorgaande verving. Op 8 oktober 1680 werd het nieuwe plakkaat door de Staten-Generaal bekrachtigd. Daarin werden smokkelaars nog zwaardere straffen in het vooruitzicht gesteld. Overtreders van het octrooi riskeerden zelfs de doodstraf en dat gold ook voor zeelieden en reders die hun schepen onder vreemde vlag lieten varen. Ingezetenen van de Republiek die in buitenlandse dienst betrapt werden op de West-Afrikaanse kust, werden voorgoed uit de Republiek verbannen. Bovendien volgde confiscatie van hun bezittingen.[35]

Verder besloten de Heren Tien in datzelfde jaar tot de oprichting van een geheime commissie die de illegale goederen- en slavenhandel doelmatiger moest bestrijden. In iedere kamer van de WIC werd een bewindhebber als commissaris aangesteld die belast werd met de opsporing en vervolging van lorrendraaiers. Hij onderhield contacten met commissieleden van andere kamers en had tot taak om informatie betreffende de uitreding van smokkelschepen met hen uit te wisselen. Wanneer een lorrendraaier was opgespoord, moesten de stedelijke en gewestelijke autoriteiten daarvan op de hoogte worden gesteld, waarna de uiteindelijke vervolging kon geschieden.[36]

De Zeeuwse bewindhebbers hebben in de eerste jaren na de heroprichting van de Compagnie veel energie gestoken in de bestrijding van de illegale goederen- en slavenhandel. Daar getuigen de notulen van. Om het vertrek van smokkelschepen vanuit Zeeuwse steden naar West-Afrika te beletten, werd aan schippers bijvoorbeeld strafrechtelijke vervolging in het vooruitzicht gesteld. In januari 1675 voegde men de daad bij het woord en nam de baljuw van Vlissingen schipper Jacob Jansse Ens, die

33. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 1.
34. NA, SG 3290, Resoluties Staten-Generaal, 13 augustus 1674; NA, SG 5769, Concept plakkaat tegen lorrendraaiers, 18 december 1675.
35. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, III, 'Placaet van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, zijnde renovatie van de twee voorgaende Placaeten tegens de vremde diensten naer Oosten en West-Indiën', 246.
36. NA, WIC 335, Resoluties kamer Amsterdam, 22 oktober en 8 november 1680.

Zeventiende-eeuwse Engelse kaart van West-Afrika. (Particuliere collectie)

door zijn afkomst uit Schotland doorgaans Jacob de Schotsman werd genoemd, voor enige tijd in hechtenis. Op het moment van arrestatie trof hij de laatste voorbereidingen om met het Vlissingse fregat *Vrientschap* naar West-Afrika te zeilen. Dat was overigens zijn tweede poging, want enkele maanden daarvoor hadden de bewindhebbers het vertrek van het zeilree liggende smokkelschip *America* weten te verhinderen door interventie van de Staten-Generaal. Met de arrestatie konden de bewindhebbers echter niet voorkomen dat de *Vrientschap* toch naar Afrika uitzeilde, omdat de onbekende reders een andere schipper in dienstnamen. Uiteindelijk boekte de WIC succes, want de lorrendraaier werd enkele maanden later door compagnieschepen op de kust van West-Afrika genomen en te Elmina opgebracht.[37]

Andere schippers van lorrendraaiers werden bij thuiskomst aangepakt. Zo kreeg de Vlissingse baljuw in juni 1676 de opdracht beslag te leggen op een partij suiker die Joris Jasperse met de illegale slavenhandel had verkregen. Jasperse was kort daarvoor met zijn smokkelschip *Witte Valk* van een driehoeksreis naar West-Afrika en Suriname in Vlissingen teruggekeerd.[38]

Daarnaast trachtten de bewindhebbers de reders en assuradeurs van smokkelschepen aan te pakken. Dat was een minder eenvoudige opgave dan het leek, want deze bleven meestal anoniem. In 1676 lukte het de bewindhebbers toch om de namen van twee assuradeurs te achterhalen die het smokkelschip *'t Wapen van Hamburg* van schipper Thomas Thoors hadden verzekerd. Het betrof de Middelburgse kooplieden Pieter Macaré de Jonge en Simon Willemse. Er vonden diverse onderhandelingen plaats, waarbij de Zeeuwse bewindhebbers met beslaglegging op de assurantiepenningen dreigden.[39] Of zij daadwerkelijk tot actie zijn overgegaan, is onbekend. Wel werd daarmee een signaal naar de belanghebbenden bij de smokkelhandel afgegeven. Thoors en zijn reders waren kennelijk niet erg onder de indruk, want hij zeilde in de daaropvolgende jaren meermaals als lorrendraaier op Afrika.[40]

Om aan dit soort vervolgingen te ontkomen, weken Zeeuwse lorrendraaiers naar andere havens uit. In mei 1677 werd het Zeeuwse fregat van schipper Cornelis Pets in Oostende uitgereed voor een smokkelreis naar West-Afrika. Naast Afrikaanse producten moest Pets slaven in Angola verwerven, die hij later op de Canarische Eilanden moest verkopen. Ruim een jaar later arriveerde hij in Engeland, waar een deel van de handelswaar werd gelost. Daarnaast liep in datzelfde jaar het Vlissingse smokkelschip van Jan Spanjaert in Oostende binnen.[41] Deze Vlaamse havenstad bleef

37. NA, SG 5769 I, J. van der Leijden aan Staten-Generaal, 28 maart 1674, 10 januari 1675; NA, WIC 726, Resoluties kamer Zeeland, 24 december 1674, 24 januari, 14 februari 1675 en 22 maart 1677.
38. NA, WIC 726, Resoluties kamer Zeeland, 5 en 22 juni 1676, 1 en 8 maart 1677. Jasperse kreeg uiteindelijk een geldboete.
39. NA, WIC 726, Resoluties kamer Zeeland, 27 januari en 3 februari 1676.
40. Van der Greuben, *Voorname Scheeps-Togt*, 8 en 32; Jones, *Brandenburg sources*, 24, 41, 109-111, 115.
41. NA, WIC 727, Resoluties kamer Zeeland, 31 mei 1677, 21 augustus en 1 september 1678.

in die jaren een belangrijke uitwijkhaven voor Zeeuwse lorrendraaiers en in 1681 stelde de WIC de Staten-Generaal daarvan opnieuw in kennis.[42]
In theorie waren de maatregelen tegen de illegale goederen- en slavenhandel duidelijk en helder omschreven, maar in de praktijk bleken zij minder goed te werken. Binnen het Zeeuwse gewest werden onverminderd de meeste smokkelschepen uitgereed en voor een doeltreffende bestrijding daarvan was een coöperatieve houding van de Zeeuwse stadsregeringen onontbeerlijk. Maar daar ontbrak het ten enenmale aan, omdat deze stelselmatig weigerden de in de plakkaten vastgelegde bepalingen ten uitvoer te brengen en hun medewerking aan verzoeken tot vervolging te verlenen. Voor veel Zeeuwse regenten, die, zoals we zullen zien, vaak zelf belanghebbenden bij de smokkelhandel waren, was het verbod op de Afrikaanse handel het zoveelste voorbeeld van Holland om de Zeeuwse economie te schaden. Dit conflict over de particuliere handel was onderdeel van een langdurige tegenstelling tussen beide gewesten, een rivaliteit die gedurende de zeventiende en achttiende eeuw de basis vormde van tal van conflicten.
Illustratief voor het oogluikend toestaan van de smokkelhandel was de affaire rond de Vlissingse lorrendraaier *Rode Leeuw*. In juni 1689 ontvingen de Amsterdamse bewindhebbers van de WIC het bericht dat Antheunis Tange, de schipper van het genoemde Vlissingse smokkelschip, zich schuldig had gemaakt aan illegale slavenhandel en daarbij vierhonderd slaven in Suriname had verkocht. Toen de *Rode Leeuw*, die ondertussen in *Johanna* was omgedoopt, in maart 1690 in Zeeland terugkeerde, werden de autoriteiten ingeschakeld en moest op last van de admiraliteit het smokkelschip aan de ketting worden gelegd. Toen men tot actie wilde overgaan, bleek niemand in Vlissingen bereid de deurwaarder te assisteren, een tegenwerking die in Zeeuwse scheepvaartkringen werd opgevat als een overwinning op de Compagnie.[43]
In de daaropvolgende jaren brokkelde de Zeeuwse steun voor het handelsmonopolie verder af en waren er binnen het gewest steeds meer geluiden te horen die voor opheffing van het WIC-octrooi pleitten. In 1685 nam het Vlissingse stadsbestuur een resolutie aan voor de vrije vaart op Guinea en moesten gedeputeerden de zaak aanhangig maken bij de Staten-Generaal.[44] In 1691 klaagden Middelburgse kooplieden ‘over het verval van allerhande soort negotie’ bij het stadsbestuur, dat een jaar later, in navolging van het stadsbesturen van Vlissingen en Veere, besloot de vaart op West-Afrika open te stellen. Daarmee werd het octrooi van de WIC in feite nietig verklaard.[45] Door ingrijpen van de WIC werd dit plan verijdeld, maar in de praktijk namen de autoritei-

42. NA, SG, 5770 I, J. van der Leijden aan Staten- Generaal, 7 maart 1681. Volgens de WIC liepen lorrendraaiers, naast Cádiz en Duinkerken, de haven van Oostende binnen, waar de Afrikaanse goederen ‘pro forma verkocgt werden’.
43. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 277-278.
44. GAVL, Sa, 4778 en 5303, Resoluties stadsbestuur Vlissingen, 4 november 1685.
45. ZA, Hs 851e, 7 april 1691; NA, WIC 733, Resoluties kamer Zeeland, 29 september 1692; NA, WIC 347, Resoluties kamer Amsterdam, 7 oktober 1692.

ten de lorrendraaiers steeds meer in bescherming. Omdat de smokkelhandel door de 'steden van Walcheren en bij de Staten publiek werd gepermitteerd', stonden de Zeeuwse bewindhebbers machteloos en vroegen zij de Heren Tien om ontheffing van hun plicht lorrendraaiers te vervolgen.[46]
Ook de Zeeuwse admiraliteit, die volgens haar opdracht overtredingen van zeezaken en belastingen moest vervolgen, liet de illegale goederen- en slavenhandel ongemoeid. Dat was niet opmerkelijk, want de admiraliteitsraad bestond grotendeels uit gecommitteerde raden van Zeeland. Slechts in incidentele gevallen, wanneer een admiraliteitsfunctionaris een zaak aanhangig maakte, werd die noodgedwongen in de raadsvergadering behandeld. Zo liet de advocaat-fiscaal in juli 1698 beslag leggen op een partij olifantstanden die door bemanningsleden van het smokkelschip *Hope* bij Rammekens aan land was gebracht. Kort daarop vroeg de Vlissingse boekhouder toestemming om de resterende lading, bestaande uit rijst en grein, te mogen lossen. Zijn verzoek werd door de admiraliteit ingewilligd, mits hij invoerbelasting betaalde. Daarna vroegen twee voormalige stuurlieden van het smokkelschip om restitutie van de geconfisqueerde partij ivoor. Zij verklaarden dat de genoemde tanden niet tot de handelswaar van de reders behoorden, maar dat het 'maatroosen voering' betrof.[47] Ook ditmaal was het college hen ter wille en gaf de smokkelwaar terug.[48]
Toen enkele maanden later opnieuw een aantal overijverige gezagdragers een zeilree liggende Vlissingse lorrendraaier aan de ketting wilde leggen, werd het ontstane probleem snel opgelost. 's Nachts kapten de bemanningsleden de kabels en zeilden weg.[49]

Goederenhandel

De goudhandel was voor smokkelaars een van de belangrijkste drijfveren voor de Afrikaanse vaart. Volgens Willem Bosman was de omvang van de illegale goudhandel aan het eind van de zeventiende eeuw gelijk aan die van de Compagnie. Jaarlijks werd circa 1500 mark door lorrendraaiers uit West-Afrika naar de Republiek vervoerd. De totale export van goud naar Europa werd in die periode geschat op 7.000 mark. Daarmee was het Nederlandse aandeel in de West-Afrikaanse goudexport ongeveer veertig procent.[50] We zagen dat Binder de jaarlijkse goudexport door lorren-

46. NA, WIC 734, Resoluties kamer Zeeland, 28 juli 1694.
47. Tot de voering behoorden de koopmanschappen die de bemanning met eigen kapitaal hadden ingekocht en die zij vrij mochten verhandelen.
48. NA, AA 2521, Resoluties admiraliteit Zeeland, 5, 10, 21 juli en 25 augustus 1698. De bemanningsleden moesten tweehonderd Zeeuwse rijksdaalder vergoeding betalen voor landsrechten en gemaakte onkosten.
49. NA, AA 2521, Resoluties admiraliteit Zeeland, 27 september 1698. Het betrof de *Vrede*, een snauw die gevoerd werd door schipper Esaias Bertaeau. De boekhouder was de Vlissingse koopman Daniël Minet.
50. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 5, 88-89. Bosman schreef dat Afrikanen hun goud 'voor het meerendeel aan boord' van Engelse en Zeeuwse lorrendraaiers verhandelden; Postma, 'West African exports', 60.

draaiers halverwege de zeventiende eeuw heeft geschat op ruim 500 mark. Gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw is de illegale export van dit edelmetaal dus verdrievoudigd.
Na goud was ivoor het belangrijkste exportproduct van de West-Afrikaanse kust. Volgens Postma was de helft van de totale ivoorimport in de Republiek afkomstig van lorrendraaiers.[51] Daarnaast exporteerden lorrendraaiers grote hoeveelheden gom en grein vanuit Afrika. Hoewel er geen schattingen zijn gemaakt, mogen we aannemen dat de goederenexport aan het eind van de zeventiende eeuw zeer omvangrijk is geweest en die van de Compagnie in ruime mate heeft overtroffen. Dat geldt in het bijzonder voor de gomhandel, want de import in de Republiek was bijna volledig in handen van particuliere reders. Dat de Compagnie in de gomhandel nauwelijks een rol heeft gespeeld, was een gevolg van het verlies van haar handelspost op het eiland Arguin in 1678. Negen jaar daarna verwierf de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie (BAC) het handelsrecht op Arguin van de plaatselijke machthebber en was de rol van de WIC uitgespeeld.[52]
Door de afwezigheid van compagnieschepen en handelsforten kregen lorrendraaiers in het Senegambia-gebied vrij spel. De smokkelhandel op Arguin werd bovendien gestimuleerd, omdat de BAC niet bij machte bleek haar handelsforten te bevoorraden, die daardoor in toenemende mate afhankelijk werden van Zeeuwse lorrendraaiers. Volgens een schatting van BAC-personeel liep de Brandenburgse compagnie halverwege de jaren negentig, jaarlijks ettelijke honderdduizenden ponden gom mis door de vaart van Zeeuwse lorrendraaiers.[53]

Slavenhandel

Volgens W.S. Unger dateert het eerste bericht over particuliere Zeeuwse slavenhandel uit 1637. In dat jaar werd in Veere een schip uitgerust ‘om swarten te gaen handelen’. Toch zijn er aanwijzingen dat de Zeeuwen al daarvoor sporadisch bij de slavenhandel betrokken waren. Zo leverde een Middelburgs schip in 1605 slaven aan Engelse kolonisten aan de Wiapoco-rivier in Guyana en kochten Nederlandse kapers een jaar later slaven in Mpinda op de kust van Loango-Angola. Daarnaast willigden de Staten-Generaal in 1606 nog een verzoek in van de Vlissingse koopman Jacob Merttensz. om met twee schepen naar Guinea en Brazilië te zeilen.[54]
Toch bleef het Zeeuwse aandeel in de Nederlandse slavenhandel in de eerste helft van de zeventiende eeuw beperkt en waren het voornamelijk Hollandse kooplieden die zich met de slavenhandel bezighielden. Dat veranderde rond 1660, toen de Zeeuwse kamer van de WIC niet langer in staat was om zelf slavenschepen uit te reden en met Zeeuwse kooplieden afspraken werden gemaakt over particuliere slavenzendingen.

51. Postma, ‘West African exports’, 63.
52. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 98.
53. Weindl, ‘Die Kurbrandenburger’, 24.
54. Unger, ‘Bijdragen tot de geschiedenis’, I, 139; Puntoni, *A mísera sorte*, 87-88; Japikse, *Resolutiën der Staten-Generaal,* 806

De Vlissingse koopman Cornelis Lampsins rustte als eerste twee schepen uit die op de West-Afrikaanse kust 350 slaven inkochten. In de daaropvolgende jaren werden nieuwe slavencontracten afgesloten met Lampsins en andere Zeeuwse kooplieden. Hoewel de Zeeuwse kamer van de WIC het raadzaam achtte om niet met particuliere, maar met eigen schepen te varen 'om de lorrendrayerie te voor te comen', verliepen deze particuliere slavenzendingen dus met toestemming van de WIC en waren in de contracten afspraken over winstdeling vastgelegd.[55]
Na de heroprichting van de WIC kwam daar een eind aan en was de slavenhandel weer uitsluitend aan de Compagnie voorbehouden. Desondanks waren al kort na de heroprichting geluiden te horen over een uitgebreide illegale slavenvaart op Suriname, veroorzaakt door de grote vraag en het geringe aanbod. In 1676 diende de Compagnie daarover een klacht in bij de Staten-Generaal. Zij vroeg het college passende maatregelen te nemen. Het bevoegd gezag in Paramaribo, dat onder de Staten van Zeeland viel, zou in het vervolg erop toezien dat alleen compagnieschepen slaven invoerden. Veel effect hebben die toezeggingen kennelijk niet gehad, want drie jaar later herhaalde de Compagnie haar klacht.[56]
Binnen compagniekringen was men niet gelukkig met de gang van zaken in Suriname, maar toch heeft het tot 1682 geduurd eer de Staten van Zeeland het beheer over de kolonie aan de WIC hebben overgedragen. Een jaar later werd de Sociëteit van Suriname gevormd, waarin de WIC voor een derde participeerde en ook onder dat nieuwe bestuur bleef de slavenhandel het exclusieve domein van de Compagnie.[57]
In de daaropvolgende decennia verplaatste de illegale slavenhandel zich naar andere delen van het Atlantisch gebied en werden in toenemende mate slaven afgezet op de Caribische eilanden. Deze verschuiving was niet aan toeval onderhevig, want plantagehouders van Franse en in mindere mate van Engelse eilanden vormden voor slavensmokkelaars aantrekkelijke afnemers. De eigen handelscompagnieën waren aan het eind van de zeventiende eeuw nog niet in staat hun gebieden in West-Indië van voldoende slaven te voorzien en de plantagehouders waren daardoor genoodzaakt hun toevlucht tot smokkelaars te nemen. De regeringen in Londen en Parijs hadden deze illegale slavenaanvoer weliswaar verboden, maar in de praktijk legden lokale overheden de smokkelaars geen strobreed in de weg. Soms werden er zelfs contracten afgesloten tussen Zeeuwse lorrendraaiers en buitenlandse handelscompagnieën voor de levering van slaven. Zo sloot de BAC in het laatste decennium van de zeventiende eeuw diverse contracten af met Zeeuwse reders voor de levering van slaven aan het

55. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis', I, 147-150; Unger, *De geschiedenis van Middelburg*, 53-55; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 29.
56. NA, SG 5769, II, C. Quina aan Staten-Generaal, 6 augustus 1676; NA, SG 5770, I, C. Quina aan Staten-Generaal, 21 maart 1679; Enthoven, 'Suriname and Zeeland', 255-256.
57. Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 78 Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 276-277.

eiland Sint Thomas.[58] Daarbij trad de Middelburgse koopman Pieter Macaré als handelsagent op voor de BAC.[59]
Zoals we hiervoor zagen, werden in de zeventiende eeuw verreweg de meeste Zeeuwse smokkelschepen voor de goederenhandel uitgereed. Een beperkt aantal hield zich met slavenhandel bezig. Toch is deze voorstelling van zaken niet geheel juist, want in tegenstelling tot de WIC handelden lorrendraaiers zowel goederen als slaven in. De ingekochte slaven dienden vooral voor de tussenhandel en werden dan later aan andere slavenhalers of op eilanden nabij de Afrikaanse kust verkocht. Vooral de Canarische Eilanden en de Spaanse havenstad Cádiz ontwikkelden zich in de zeventiende eeuw tot belangrijke overslagcentra voor de tussenhandel.[60] In Cádiz waren de Zeeuwse koopman Nicolaas van Hoorn en het koopmansduo Balthasar Coijmans en Pedro van Belle zeer actief. De laatstgenoemden traden vanaf 1679 op namens het Amsterdamse handelshuis Coijmans & Voet, dat in dat jaar een *asiento*-subcontract had verworven voor slavenleveranties aan de Spaanse koloniën in Amerika.[61]
Toen aan het eind van de zeventiende eeuw de vraag naar slaven in Amerika sterk steeg, verschoof het accent van retour- naar driehoekshandel en gingen smokkelschepen zich in toenemende mate met de trans-Atlantische slavenhandel bezighouden. Deze toegenomen slavenvraag werd deels veroorzaakt door de uitbreiding van het aantal plantages in Zuid-Amerika en het Caribisch gebied. De belangrijkste factor was echter de ontdekking van goud in Brazilië in 1695, waar voor de goudwinning veel zwarte arbeidskrachten nodig waren. Naast Zeeuwse slavenhalers verschenen er in die periode dan ook steeds meer Portugese collega's op het toneel.

Buitenlandse steun bij de smokkelhandel tijdens de Tweede WIC
Na de heroprichting van de WIC doken er nieuwe buitenlandse partners op waarmee lorrendraaiers zaken deden. Zo onderhielden smokkelaars uit de Republiek, volgens het oude gezegde 'de vijand van mijn vijand is mijn vriend', vanaf het einde van de

58. SA, Protokoll XIII, Briefboek V, 26 juni en 3 juli 1694; Acta I, Convolut W, 13 juli 1699, nr. 3. De verdragen tussen de BAC en Zeeuwse smokkelaars werden op 16 juni 1692, 26 november 1697 en 27 maart 1698 afgesloten; Jones, *Brandenburg Sources*, 165.
59. GStA, R65.173, notariële akten, 27 augustus en 26 november 1697. De Zeeuwse reders waren Michiel Verrunne, Adriaan de Labistrate en Leendert van Sonsbeeck. De contracten waren afgesloten voor de smokkelschepen *Olijftack, Jonge Bogaert, Anna* en *Dolphijn.*
60. Binder, 'Die Zeeländische Kaperfahrt', 53.
61. Klooster, 'Slavenvaart op Spaanse kusten', 127-133. Het *asiento* was het contract voor de levering van slaven aan de Spaanse koloniën.

Detail van een kaart van West-Afrika met de eilanden São Tomé en Príncipe. Kaart van Joan Blaeu uit 1662. (Particuliere collectie)

Het Portugese fort São Sebastião op São Tomé (Foto: Ruud Paesie, 2005)

zeventiende eeuw nauwe handelsrelaties met Portugese slavenhalers of kooplieden op de eilanden São Tomé en Príncipe.[62]
Ook met de Engelse Royal African Company (RAC), die in 1672 het monopolie voor de handel op West-Afrika verwierf en zich vervolgens tot de grootste concurrent en tegenstrever van de WIC in Afrika ontwikkelde, dreven lorrendraaiers handel. Aanvankelijk werd de handel van de Engelse compagnie, net als die van de WIC, stelselmatig ondermijnd door activiteiten van interlopers en daarom sloten beide handelsorganisaties in 1677 een verdrag, waarin een gezamenlijke strategie ter bestrijding

62. ZA, RvC, L/5, 'Vermeerderde Aanteeckening op de geallegeerde Redenen waer omme gesustineert wert dat het niet als ruijneus van de Nederlandsche West Indische Compagnie en deselve participanten sijn kan, bij aldien de kust van Africa bevaren soude worden, onder recognitie', 92. Daarin schreven Zeeuwse kooplieden dat de Portugezen goede contacten onderhielden met 'particuliere Hollandse en Zeeuwse lorrendraijers' en dat die 'beschermende negotie' bedreven op São Tomé en Príncipe.

van de smokkelhandel werd vastgelegd.[63] Tot aan het begin van de achttiende eeuw had de WIC geen klachten over schendingen van het akkoord en in 1700 bevestigden de bewindhebbers van beide handelsorganisaties dat zij zich daar blijvend voor zouden inzetten. Maar de situatie had zich kort daarvoor gewijzigd, want in 1698 had het Engelse parlement de handel op West-Afrika voor particuliere schepen vrijgegeven, mits tien procent recognitie aan de RAC werd betaald. Deze particuliere schepen werden in het vervolg 'tien-percent schepen' genoemd.
De vrije vaart op Afrika nam in de daaropvolgende decennia snel toe. De RAC werd voor haar inkomsten steeds meer afhankelijk van de tussenhandel, zodat ook Portugese slavenhalers en Zeeuwse lorrendraaiers welkom waren. Het compagniepersoneel te Elmina protesteerde hier veelvuldig tegen en stuurde geregeld kruisers naar de Engelse handelsposten, als zich daar weer lorrendraaiers ophielden. Zo trachtten de compagnieschepen *Carolus Secundus* en *Casteel d'Elmina* in maart 1704 twee Zeeuwse smokkelschepen te onderscheppen die voor het Engelse fort Cape Coast Castle voor anker lagen. Maar beide schepen moesten onverrichter zake terugkeren, toen ze vanuit het fort beschoten werden. De RAC rechtvaardigde het optreden met de mededeling dat de WIC geen smokkelaars, maar Engelse schepen had aangevallen. Volgens directeur-generaal Willem de la Palma betaalden de lorrendraaiers twintig vaten buskruit en '10 Mk Gout voor protexie' aan de Engelsen.[64]
Dit soort incidenten deed de verhouding tussen de Compagnie en RAC geen goed en om de aan de groeiende vijandigheid een einde te maken, bracht de nieuwe directeur-generaal Pieter Nuijts in 1706 een bezoek aan zijn Engelse collega. Tijdens dit onderhoud werden afspraken gemaakt tot verbetering van de relatie tussen de beide handelscompagnieën. Twee jaar later resulteerde dat in een verdrag waarin de Engelsen beloofden om in het vervolg geen handel meer te drijven met Nederlandse smokkelschepen. Bovendien werd in dit verdrag vastgelegd dat WIC-schepen het recht hadden om eventuele lorrendraaiers die voor het Engelse fort voor anker lagen, te veroveren.[65]
Maar de inkt van het akkoord was nog niet droog, of de gemaakte afspraken werden alweer geschonden. Zo lag de Zeeuwse lorrendraaier *Africa* in 1709 vijf dagen op de rede van Cabo Corso, dat ook wel Cape Coast Castle werd genoemd, zonder dat de Engelsen daar iets tegen ondernamen.[66] Daarom werd het verdrag met de Engelsen in 1713 verder aangescherpt. Veel heeft dat niet geholpen, want lorrendraaiers uit de Republiek genoten in de daaropvolgende jaren volop bescherming bij de Engelsen. Op deze Engelse betrokkenheid bij de smokkelhandel zal hierna dieper worden ingegaan.

63. NA, SG 5771, Overeenkomst tussen WIC en RAC, 1678. Een jaar later werd het akkoord door de Staten-Generaal geratificeerd; NA, VWIS 35, Stukken betreffende de handel tussen Engeland en de Republiek en het weren van wederzijdse lorrendraaiers, 1677-1687; Davies, *The Royal African Company*, 113-121.
64. NA, WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, 31 augustus 1704; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 171.
65. ZA. NBKG 82, Memorie voor Jan van der Hoeven, 14 maart 1715.
66. NA, WIC 918, A. Schoonheijt aan Heren X, 30 augustus 1709.

De Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie

Zonder enige twijfel heeft de BAC van alle buitenlandse handelscompagnieën de belangrijkste rol gespeeld bij de Nederlandse smokkelhandel op Afrika. W.R. Menkman noemt de BAC terecht 'een verkapte Nederlandsche onderneming, die onder vreemde vlag het monopolie ontdook' en ook A. van Dantzig schaart zich aan zijn zijde door het een 'interloper-compagnie onder vreemde vlag' te noemen.[67]

De drijvende kracht achter de totstandkoming van deze handelscompagnie was Benjamin Raule, een van oorsprong Zeeuwse koopman en regent, die na een hoogoplopend conflict met de Staten-Generaal met zijn schepen naar Brandenburg was uitgeweken. In 1676 werd Raule daar wegens zijn verdiensten in de oorlog tegen Zweden door Frederik Willem I, de keurvorst van Brandenburg, tot hoofd van de Brandenburgse marine benoemd.[68] Vanaf dat moment ontwikkelde hij plannen voor een handelscompagnie voor de Afrikaanse vaart.

Aanvankelijk toonde de keurvorst weinig interesse, maar nadat Raule drie jaar later een nieuw plan lanceerde, had de vorst meer belangstelling. Tot handelen kwam het echter niet en toen aan het eind van dat jaar nog steeds geen concrete stappen waren gezet, vroeg Raule toestemming om twee schepen onder Brandenburgse vlag naar Guinea en Angola te mogen uitreden, waarbij de kosten en het risico door hem werden gedragen. De keurvorst ging akkoord en Raule liet in 1680 de twee fregatten het *Wapen van Brandenburg* en de *Moriaan* uitrusten. Voor de functie van gezagvoerders contracteerde hij de Zeeuwse schippers Joris Bartelsen en Philip Pietersen Blonck en ook de overige bemanningsleden, alsmede de lading waren grotendeels uit de Republiek afkomstig.[69]

De ophanden staande uitreding bleef niet lang geheim en de bewindhebbers van de WIC informeerden de Staten-Generaal. De Compagnie beschouwde de handelsactiviteiten van Raule als een inbreuk op het octrooi dat de Staten-Generaal haar hadden verleend en dreigde met confiscatie van beide schepen. Bovendien, zo stelden zij, waren de genoemde schepen geen Brandenburgse schepen, maar vaartuigen uit de Republiek, die in Zeeland waren uitgerust. Zij beschouwde beide schepen daarom als lorrendraaiers.

In januari 1681 werd het *Wapen van Brandenburg* op de West-Afrikaanse kust door compagnieschepen genomen en te Elmina opgebracht. De *Moriaan* wist te ontsnappen, maar kon haar handelsmissie niet volbrengen. Raule leed door de mislukte expeditie een schade van ongeveer 150.000 gulden, maar liet zich daardoor niet afschrikken. Opnieuw liet hij twee schepen voor de Afrikaanse handel uitrusten, maar ditmaal had hij de Vlissingse koopman Gillis Roijaart en de Rotterdamse koopman Jan Pedy bij zijn avontuur betrokken. Ook nu waren de bewindhebbers van de WIC vroegtij-

67. Menkman, *De West-Indische Compagnie*, 158; Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 52.

68. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, 467-470; Häpke, 'Benjamin Raule', 214-220; Halle, 'Benjamin Raule, sein Leben', 221-229.

69. Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 139-149; *Brandenburg-Preussen auf der Westküste von Afrika*, 101-102.

dig over de plannen geïnformeerd, waardoor zij de in gereedheid gebrachte *Fortuijn* in Vlissingen en de *Kroonprins van Brandenburg* in Rotterdam aan de ketting konden leggen. Toch lukte het hun niet om de schepen lang vast te houden.
Terwijl de bewindhebbers van de WIC Raule ervan beschuldigden dat hij onder valse voorwendsels het octrooi van de Compagnie wilde ontduiken, kregen de contouren van de BAC steeds meer gestalte. In november 1682 verleende de keurvorst de Brandenburgse compagnie het octrooi en kon Raule zijn plannen verwezenlijken. Het benodigde kapitaal voor de oprichting van de BAC kwam grotendeels uit de Republiek, met name uit het gewest Holland, waar de belangrijkste hoofdparticipanten woonden, zoals de gebroeders Willem en Jan Pedy, Joshua van Belle, Abraham Beck en Hendrik van Wesel. Ook de bewindhebbers van de BAC kwamen voornamelijk uit de Republiek, evenals de opeenvolgende directeuren en commandanten van de verschillende handelsposten op de West-Afrikaanse kust.[70]
Ondanks protesten van de WIC kon deze niet verhinderen dat de BAC opnieuw schepen op Afrika uitreedde en zelfs met de bouw van fort Groß Friederichsburg een aanvang maakte. Bovendien kreeg de BAC het eiland Arguin in handen en kwam zij met de Denen overeen dat zij zich op het Caribische eiland Sint Thomas mochten vestigen.[71] Toch bracht de WIC de BAC nog enkele gevoelige slagen toe, onder andere door het opbrengen van de *Waterhondt*, waarvan alleen de lading werd geconfisqueerd en de inbeslagname van het fregat *Stadt Berlijn*. Ondanks hevige protesten van de BAC bleven de Staten-Generaal doof voor de argumenten. Zij meenden dat de schepen met particulier kapitaal in de Republiek waren uitgereed en op grond daarvan terecht verbeurd waren verklaard.[72]
Weliswaar hadden de Staten-Generaal de WIC in deze kwestie in het gelijk gesteld, maar gelijktijdig wilden zij de goede verstandhouding met de keurvorst niet verder schaden. Brandenburg gold in Europa als een groeiende macht, waarmee de Republiek graag een verbond wilde sluiten tegen het oorlogszuchtige Frankrijk. Dit bondgenootschap tussen de beide staten werd in 1685 gesloten. Het vormde de basis voor de Grote Coalitie van 1688 tegen Frankrijk. Onder deze druk accepteerde de WIC uiteindelijk haar Brandenburgse tegenspeler en om conflicten met de Pruisen te voorkomen, werden gezagvoerders van compagnieschepen tot voorzichtigheid gemaand. Zo mochten zij bijvoorbeeld geen water innemen in de nabijheid van de Brandenburgse forten en moesten eventueel aanwezige lorrendraaiers daar met rust gelaten worden.[73]

70. Schück, *Brandenburg-Preussens*, II, 53; Monod, *L'ille d'Arguin*, 222; Jones, *Brandenburg Sources*, Appendix B; Hazewinkel, *Geschiedenis van Rotterdam*, II, 230; Jones, 'Archival Materials', 397. Zie verder hoofdstuk 2, Hollandse reders.
71. Halle, 'Benjamin Raule, sein Leben', 289-291; Jones, *Brandenburg Sources*, 57-58.
72. Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 139-149, II, 126-129; Jones, *Brandenburg Sources*, 284-285; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 182-191.
73. NA, WIC 2, Resoluties Heren Tien, 9 november 1708. Zie ook NA, VWIS 1007.

VOORNAME

SCHEEPS-TOGT

Van Jonkheer

OTHO FRIDRICH VAN DER GREUBEN,

BRANDENBURGS EDELMAN,

Na

GUINEA,

Met 2 Keur-Vorſtelijke Fregatten,

Gedaan in het Jaar 1682. en vervolgens.

Verhandelende (behalven des Scheeps-voorvallen) de voornaamſte gelegentheeden van verſcheyde Zee-kuſten in *Africa* en voornamelijk der *Greyn-kuſt*, *Tand-* of *Quaqua-kuſt*, *Goud-kuſt* en verſcheyde Koningrijken omtrent die plaatſen, en des Reyſigers Togt van daar na *Terra Nova* in *America* gelegen.

Als mede

Den Aart, Zeeden, Gewoontens, Gods-dienſt, Begraafeniſſen, Erfeniſſen, Woonplaatſen, Kleeding, Wapenen, Muſijk-konſt, Eed-ſweeren en verdere Zeldſaambeeden dier volkeren.

Door den Reyſiger ſelfs opgeteekent en nu alder-eerſt uyt het *Hoogduyts* vertaald.

Met noodig Regiſter *en* Konſt-Printen *verrijkt.*

TE LEYDEN,

By PIETER VANDER AA, Boekverkooper.

Met Privilegie.

Titelpagina van Voorname Scheeps-togt na Guinea van O.F. von der Gröben. Deze Brandenburgse edelman en majoor zeilde in 1682 met de fregatten *Moriaan* en *Kroonprins van Brandenburg* naar de West-Afrikaanse kust en Amerika. (Particuliere collectie)

Het Brandenburgse fort Groß Friedrichsburg. (Foto: Ruud Paesie, 2003)

In de daaropvolgende decennia ontwikkelden de handelsposten van de BAC zich tot belangrijke vrijhavens voor Zeeuwse smokkelschepen. In Arguin bijvoorbeeld werd lorrendraaiers geen strobreed in de weg gelegd, nadat de Brandenburgers het eiland hadden ingenomen en vervolgens het handelsmonopolie van de plaatselijke machthebber hadden verworven. Hoewel de WIC zichzelf nog steeds als rechtmatige eigenaar van het fort beschouwde en de rechten van de Brandenburgers niet erkende, was haar rol daar uitgespeeld en kregen lorrendraaiers, door de afwezigheid van WIC-schepen, vrij spel. Benjamin Raule en zijn metgezellen hadden hun doel bereikt, want volgens R. Häpke waren zij 'im Grund gar kein Beauftragte des Großen Kurfürsten, sondern heimische Interlopers und verhasste Lorrendraier, die den Kampf gegen die allmächtigen Kompagnien nur zum Schein unter Kurbrandenburgisher Flagge aufnehmen und denen daher die W.I.C. das Handwerk legen müsse'.[74]
Aan het eind van de zeventiende eeuw keerde het tij en pakten zich langzaam donkere wolken boven de BAC samen. Tegenvallende handelsresultaten, financiële tekorten en slecht bestuur zorgden voor tweespalt binnen de handelsonderneming en al

74. Häpke, 'Benjamin Raule', 219.

snel ontbrandde een harde strijd. Om de schulden van de BAC te saneren, werd de handelsorganisatie, analoog de herstructurering van de WIC in 1674, failliet verklaard en vervolgens weer opgericht. De oude aandelen werden tegen vijftig procent in nieuwe omgezet en een nieuwe aandelenemissie trok voornamelijk kooplieden uit de Republiek. Toch zou deze financiële kunstgreep weinig zoden aan de dijk zetten, want de problemen bleven bestaan. Met name Raule kreeg het zwaar te verduren en werd voor de gang van zaken verantwoordelijk gesteld. In december 1698 leidde dat tot zijn arrestatie en op beschuldiging van malversaties verdween hij voor meerdere jaren in de gevangenis.[75]

Ook de geringe interesse van opvolgende Brandenburgse vorsten in het koloniale avontuur, alsmede het verlies van een flink aantal BAC-schepen, hebben aan de neergang van de Brandenburgse compagnie bijgedragen. Daardoor was de handelsorganisatie nauwelijks in staat om haar handelsforten te bevoorraden, zodat die in toenemende mate afhankelijk werden van Zeeuwse lorrendraaiers. Vanaf het begin van de achttiende eeuw zou zelfs geen enkel compagnieschip de Afrikaanse garnizoenen meer bevoorraden en kwamen deze geheel in particuliere handen.[76] Zo schreef Johan van Sevenhuijsen, directeur-generaal te Elmina, in april 1700 dat in twee dagen tijd niet minder dan 35 schepen op de rede van Groß Friedrichsburg voor anker lagen, waarvan het merendeel uit Zeeuwse lorrendraaiers en Engelse 'tien-percent schepen' bestond.[77] Naast bevoorrading verzorgden de Zeeuwse lorrendraaiers ook de correspondentie en het personeelstransport van de BAC. Zo repatrieerden zij onder meer de directeurs-generaal Johann Muntz en Hendrik Lamij in respectievelijk 1706 en 1709. Door het uiteenvallen van de BAC namen ook Nederlandse hoofdparticipanten van de BAC het heft in handen en rustten op eigen kosten schepen naar Afrika uit.[78]

Toen in 1713 Frederik Willem I de nieuwe koning van Pruisen werd, was er van enige verbetering ten aanzien van het koloniale beleid geen sprake. Integendeel, de nieuwe vorst had nauwelijks belangstelling voor Afrika en zodra hij aan de macht was, trachtte hij de verliesgevende handelsorganisatie van de hand te doen. Zowel de WIC als de RAC werden voor overname gepolst, maar het verlangde bedrag was aanvankelijk te hoog. Ondertussen verslechterde de situatie op de Afrikaanse kust zienderogen en directeur-generaal Nicolaes Dubois moest zich in allerlei bochten wringen om het garnizoen te bevoorraden. Zo verhandelde hij in 1715 een aanzienlijke partij koopmanschappen die hij kort daarvoor van de Zeeuwse lorrendraaier David de Laa in

75. Halle, 'Benjamin Raule, sein Leben', 285-288; Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 240-272 en 288, II, 466-498. Van der Heyden, *Rote Adle*r, 77-80; Weindl, 'Die Kurbrandenburger', 14-15.

76. Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 276, II, 503-505, 558-559; Jones, *Brandenburg Sources*, 211-212, 307-308; Jones, 'Archival Materials', 379.

77. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 15 april 1700.

78. GStA, R. 65.90, J. Ramler aan Pruisische koning, 25 juni 1706; NA, WIC 918, A. Schoonheijt aan Heren Tien, 30 augustus 1709; GStA, R. 65.95, F. de Lange aan Pruisische koning, 20 april 1709; GAA, Not 4203-323, 2 januari 1705; GAA, Not 4205-325, 1 september 1705. Johann Muntz repatrieerde met de *Kleine Amasone* en Hendrik Lamij met de *Africa.*

bewaring had gekregen. Tegen de afspraak in, gaf hij de verhandelde Afrikaanse producten niet aan De Laa, maar besteedde die voor de bekostiging van het garnizoen.[79] Daarmee luidde hij het einde van de BAC in. Een jaar later vluchtte Dubois naar Elmina en liet fort Groß Friedrichsburg, dat hij voor zijn vertrek aan de Afrikaanse handelaar Jan Konny had overgedragen, in deplorabele toestand achter.
Nu Konny het fort in handen had, werd er met hem onderhandeld. In december 1716 kwamen de Zeeuwse lorrendraaiers Pieter Groenstraten en Thomas Plancke, die met hun schepen *Twee Gebroeders Galeij* en *Eendracht* de West-Afrikaanse kust onveilig maakten, met hem tot een akkoord. Daarin werd afgesproken dat de Zeeuwen in het vervolg handel met hem zouden drijven en als teken van goede wil brachten de smokkelaars manschappen en planken naar het fort, die voor versterking moesten dienen. Daarnaast zou een zekere Jan Cock als opzichter op het fort achterblijven. Konny bleek echter geen betrouwbare bondgenoot te zijn, want kort nadat de twee Zeeuwse smokkelschepen waren vertrokken moest Cock het fort verlaten.[80]
Ook de WIC was nog steeds in de Afrikaanse bezittingen van de BAC geïnteresseerd en na langdurige onderhandelingen kwam zij in januari 1718 met de Brandenburgse vorst tot overeenstemming. Voor de overname moest de Compagnie 6.000 dukaten en zes jonge Afrikanen met gouden halskettingen aan hem betalen. Helaas hadden de bewindhebbers buiten Konny gerekend, want die weigerde het fort te verlaten. Hij wist in de daaropvolgende jaren diverse aanvallen van de WIC af te slaan en hield Groß Friedrichsburg tot 1724 in handen. Ook de overname van het eiland Arguin verliep niet volgens wens. Vlak voordat de WIC haar oude handelspost weer in bezit wilde nemen, werd het door Fransen bezet.[81]

Omvang van de zeventiende-eeuwse smokkelhandel

In de eerste jaren na de heroprichting van de WIC was het aantal uitredingen van lorrendraaiers beperkt, maar vanaf 1685 zien we een sterke toename. Zo meldden Engelse schippers in 1685 dat op de Goudkust 'is noe place of trade between this and Cape Lahoe but are firnished with Dutch interlopers, here being noe less than three at present'. Een andere schipper berichtte twee jaar later: 'for here I lye [Abbodye] and dayle Dutch interlopers pases me'.[82] In datzelfde jaar meldde William Cross, de Engelse factor aan Commanij: 'the road being seldon free from Dutch interlopers', soms lagen daar wel drie of vier lorrendraaiers gelijktijdig te handelen.[83] Sommigen spraken van een 'lorrendraaijer-compagnie' op Walcheren en in het buitenland meende men rond 1690 zelfs met twee 'geoctroyeerde' compagnieën te maken te hebben.[84]

79. NA, WIC 919, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715.
80. NA, NBKG 83, C. van Naerssen aan A. Engelgraaff Robbertsz, 4 en 29 december 1716; W. Bosman aan A. Engelgraaff Robbertsz , 3 december 1716; J. van der Poele aan A. Engelgraaff Robbertsz, 7 december 1716.
81. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 193.
82. Law, *The English in West Africa*, 2, no. 829 en 956.
83. Ibidem, 2, no. 234, 259 en 285.
84. Binder, 'Die Goldeinfuhr von der Goldküste', 142.

Daarnaast nam in diezelfde periode de aanvraag van exportvergunningen bij de Zeeuwse admiraliteit toe. Voor de uitvoer van bepaalde producten, zoals buskruit, vuurwapens en onbewerkt ijzer was namelijk toestemming vereist van het admiraliteitscollege. Deze militaire goederen waren, zoals we hierna nog zullen zien, belangrijke handelsproducten voor de Afrikaanse markt. Naast opgave van product en hoeveelheid moest de boekhouder de bestemming vermelden. Uit veiligheidsoverwegingen werd het werkelijke doel van de reis niet bekendgemaakt, maar werden de Canarische Eilanden of Madeira, eilandengroepen nabij de Afrikaanse kust die net buiten de limieten van het WIC-octrooi vielen, als reisdoel opgegeven. In 1685 en 1686 vroegen zestien Vlissingse kooplieden exportvergunningen aan voor de genoemde producten of verzochten de admiraliteit om niet verhandelde goederen in Zeeland te mogen herinvoeren, met vrijstelling van invoerrechten. Per aanvraag werden vele duizenden ponden buskruit en staafijzer en honderden vuurwapens opgegeven. Soms werden ook 'coralen' of glaskralen, een typisch product voor de Afrikaanse handel, als geretourneerd 'cargasoen' vermeld.[85] Het zal geen verbazing wekken dat bekende Vlissingse kooplieden met belangen in de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika, zoals Nicolaas van Hoorn en Leendert van Sonsbeeck, hierbij opduiken.[86] Ook de omstreden Vlissingse regent Isaak Hurgronje bleek tot deze groep belanghebbenden te behoren. Hurgronje was van 1690 tot 1706 vendumeester voor de admiraliteit te Vlissingen en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor de verkoop van door commissievaarders of marineschepen opgebrachte prijzen en verbeurd verklaarde goederen.

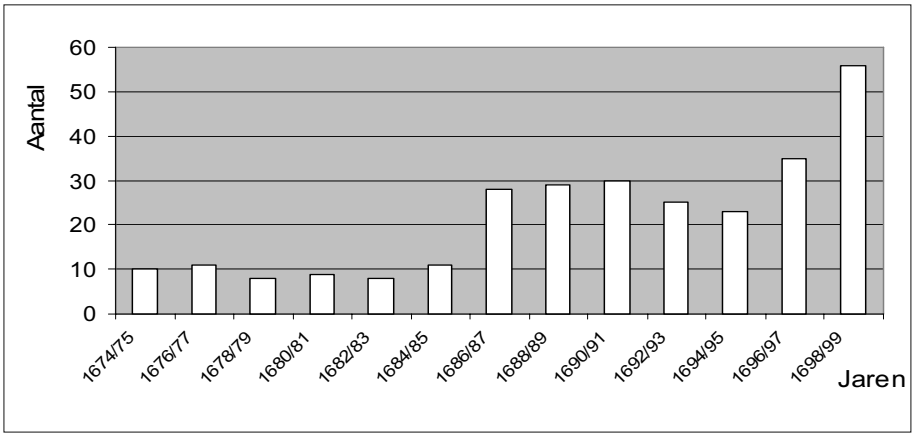
Tijdens zijn ambtsperiode wist hij zich door fraude aanzienlijk te verrijken. Overigens waren meer admiraliteitsfunctionarissen bij de smokkelhandel op Afrika betrokken, zoals Huijbrecht de Haze en Jan de Moor, die beiden commissaris waren van de monstering van het bootsvolk.[87]

85. NA, AA 2509, Isaak Hurgronje, 28 mei 1685; Jacob Lambregtsen, 16 juni 1685; Pieter Bundervoet, 16 juni 1685 en 11 maart 1686; Josias de Bout, 18 juni 1685 en 23 september 1686; Daniel Gatou, 25 juni 1685 en 31 juli 1686; Bartolemeus de Ruijter, 30 juni 1685 en 8 juli 1686; Nicolaas van Hoorn, 15 augustus, 17 september 1685 en 25 maart 1686; Gillis Thijssen, 27 augustus 1685 en 8 juli 1686; Isaak Hurgronje 14 november 1685 en 4 december 1686; Leendert van Sonsbeeck, 26 november 1685; Jan de Moor, 31 december 1685; Pieter Cammers, 1 mei 1686; Bastiaan van Pantegem, 8 april 1686 en 25 december 1686; Cornelis Zachariasen, 5 juni 1686; Steven Phenix, 16 september 1686; Christiaen Royaert, 20 november 1686. Cargasoen of lading koopmanschappen.

86. De gegevens, afkomstig uit de admiraliteitsarchieven en daaraan gekoppelde uitredingen van schepen, zijn niet in bijlage I opgenomen, tenzij uit andere bronnen het onomstotelijke bewijs van smokkelhandel werd aangetoond.

87. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 282, 289-298 en bijlage 6.

Grafiek 1.1. Getraceerde smokkelreizen, 1674-1699



Bron: bijlage I

Hoewel de Zeeuwse smokkelhandel permanent werd gedreven, was de intensiteit ervan aan schommelingen onderhevig. Tijdens oorlogen, zoals de Hollandse Oorlog (1672-1678) en de Negenjarige Oorlog (1688-1697), legden veel Zeeuwse kooplieden zich toe op de kaapvaart. In die jaren zien we een afname van het aantal smokkelschepen. Om tot een nauwkeurige schatting van het aantal zeventiende-eeuwse smokkelaars te komen, is een periodisering aangebracht. Tussen 1674 en 1685 hebben relatief weinig lorrendraaiers het octrooi van de Compagnie ontdoken. Door het opsporingsbeleid van de Zeeuwse kamer weken belanghebbenden uit naar het buitenland en lieten hun schepen onder vreemde vlag varen. Volgens schatting werden gedurende die periode jaarlijks acht tot tien smokkelschepen voor de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika uitgerust. In de daaropvolgende jaren, tot aan het uitbreken van de Negenjarige Oorlog, nam dit aantal geleidelijk toe tot circa vijftien tot twintig smokkelschepen per jaar. Daarna schakelden veel Zeeuwse reders weer over op de kaapvaart en daalde het aantal lorrendraaiers naar ruim een dozijn per jaar.[88] Na beëindiging van de oorlog leefde de smokkelhandel op West-Afrika sterk op en werden er gemiddeld vijfentwintig tot dertig schepen per jaar uitgerust.
Gedurende het laatst kwart van de zeventiende eeuw zijn naar scharring 320 tot 350 smokkelschepen uit de Republiek voor de smokkelhandel op Afrika uitgereed. Daarvan zijn er 283 getraceerd. Van de getraceerde smokkelreizen hadden 234 sche-

88. Donnan, *Documents*, I, 395. De Engelse schipper Thomas Philips van de *Hannibal*, berichtte in 1694 dat ‘a dozen Dutch interlopers at this time trading upon the coast, notwithstanding all the Dutch are prohibited that trade’.

pen een Zeeuwse thuishaven, wat overeenkomt met circa 83 procent. Dit percentage zal in werkelijkheid lager gelegen hebben, want de uitredingen van Hollandse smokkelschepen gingen doorgaans met meer geheimzinnigheid gepaard, zodat die buiten beeld bleven en dus niet traceerbaar waren in de archieven. Toch kunnen we met een hoge mate van zekerheid stellen, dat ruim driekwart van alle lorrendraaiers uit het Zeeuwse gewest afkomstig was en dat Vlissingen het centrum vormde. Ruim zestig procent van alle getraceerde Zeeuwse smokkelschepen had de Scheldestad namelijk als thuishaven, gevolgd door Middelburg met ongeveer negentien procent. Van de overige Zeeuwse schepen was de herkomst onbekend of hadden de lorrendraaiers een andere Zeeuwse plaats als thuishaven.[89]

Naast inzicht over de herkomst van de schepen biedt het cijfermateriaal ook gelegenheid om dat te vergelijken met gegevens van de WIC. Uit onderzoek van Den Heijer is gebleken dat de Compagnie tijdens het laatste kwart van de zeventiende eeuw 324 schepen heeft uitgerust, waarvan er 178 voor de slavenhandel waren bestemd. De overige, inclusief de kruisers die zowel op de heen- als terugreis goederen meenamen, waren retourschepen. De omvang van de illegale goederen- en slavenhandel gemeten in scheepsbewegingen was in de zeventiende eeuw dus gelijk aan die van de WIC.[90] De verschillen lagen, zoals we hierna zullen zien, in het doel van de reis.

Postma meent dat het aandeel van smokkelaars in de slavenhandel gering is geweest. Hij schat dat in het laatste kwart van de zeventiende eeuw ongeveer 8.000 slaven illegaal zijn verhandeld. Wel erkent hij dat ‘several interloper slavers must have gone unreported, because they often took their human cargo to French and Spanish markets in the Caribbean’.[91]

Van zeventien lorrendraaiers die voor de driehoekshandel waren uitgereed, is het aantal getransporteerde slaven bekend. Zij vervoerden samen 5.943 slaven met een gemiddelde van 350 slaven per smokkelschip. Tot aan de Negenjarige Oorlog is het aantal lorrendraaiers dat voor de Atlantische slavenhandel werd uitgereed beperkt gebleven tot ongeveer tien procent van het totaal aantal smokkelreizen. Na beëindiging van de oorlog nam dat aantal sterk toe en was ongeveer eenderde van alle smokkelschepen voor de driehoekshandel bestemd. In totaal zijn gedurende het laatste kwart van de zeventiende eeuw naar schatting 55 tot 60 lorrendraaiers in de trans-Atlantische slavenhandel actief geweest en die hebben tezamen 19.000 tot 21.000 slaven naar Amerika vervoerd. Deze cijfers behoeven enige correctie: niet alle slavenhalers hebben immers hun doel bereikt, omdat zij door compagnieschepen of Franse kapers werden genomen of schipbreuk leden op de West-Afrikaanse kust. Van de 283 getraceerde smokkelreizen hebben 55 hun missie niet volbracht. Dat is negentien procent van het totaal. Daarom is het gerechtvaardigd om het aantal door smokkelschepen getransporteerde slaven op 15.500 tot 17.500 te schatten.

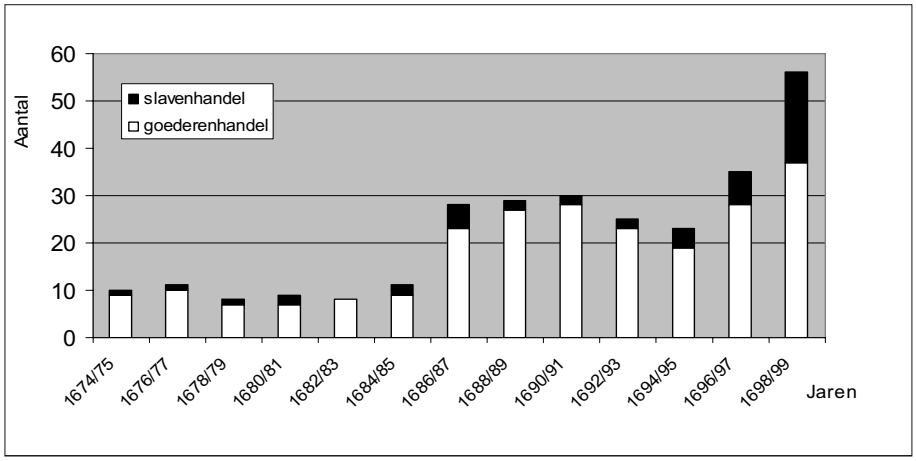
89. Zie bijlage I.

90. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 1. De in Afrika opgebrachte lorrendraaiers zijn niet meegerekend bij de telling van het aantal uitgerede compagnieschepen.

91. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 81 en 110; Postma, ‘A reassessment’, 124-125, 136, tabel 5.5 en 5.7.

Het aantal slaven dat uiteindelijk in Amerika werd verkocht was nog lager, omdat een deel daarvan de reis niet heeft overleefd. Het zeventiende-eeuwse sterfelijkheidspercentage voor lorrendraaiers is onbekend. Voor de eerste drie decennia van de achttiende eeuw is die, zoals we in hoofdstuk 4 zullen zien, geschat op 17,5 procent. Wanneer we datzelfde mortaliteitspercentage hier toepassen, zal de schatting van de in Amerika aangeleverde slaven tussen de 13.000 en 14.000 hebben gelegen. Daarnaast zijn er nog zo'n 5.000 tot 6.000 slaven voor de eerder genoemde tussenhandel vervoerd.

Grafiek 1.2. Getraceerde smokkelreizen, met een verdeling van goederen- en trans-Atlantische slavenhandel (1674-1699)



Bron: bijlage I

Smokkelhandel tijdens het tweede octrooi van de Tweede WIC, 1700-1730

Na beëindiging van de Negenjarige Oorlog nam de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika een hoge vlucht. Veel voormalige kaperschepen werden voor de smokkelhandel uitgerust en tegen deze welbezeilde en veelal zwaarbewapende fregatten kon de WIC in de regel weinig ondernemen. Bovendien hadden sommige gezagvoeders een reputatie van vechtersbaas opgebouwd, zodat het compagniepersoneel hen liever ongemoeid liet. Een goed voorbeeld was de voormalige kaperkapitein Willem Credo, die in december 1700 met de *Peerl* naar Afrika vertrok en zonder problemen op de West-Afrikaanse kust kon handelen.[92]

Naast toename van het aantal lorrendraaiers werden compagnieschepen rond de eeuwwisseling ook steeds vaker met geweld geconfronteerd; de strijd tussen de WIC en smokkelaars verhardde zich. Tot aan het eind van de Negenjarige Oorlog hadden

92. Zie voor de *Peerl*, hoofdstuk 4.

zich geen noemenswaardige confrontaties tussen compagnieschepen en lorrendraaiers voorgedaan. De smokkelaars vertrouwden op hun welbezeilde en wendbare schepen en wisten meestal uit handen van de WIC te blijven. Mochten compagnieschepen al het geluk aan hun zijde hebben door een lorrendraaier in het nauw te drijven, dan streek de laatste doorgaans zijn vlag. Het was algemeen bekend dat opvarenden van opgebrachte smokkelschepen op een goede behandeling konden rekenen, veelal met behoud van gage en eigen goederen, mits van geweld was afgezien. Maar door het toenemende aantal lorrendraaiers en de inzet van grote, zwaarbewapende en goed bemande fregatten konden gewelddadige confrontaties met compagnieschepen niet lang uitblijven.

Kort na de Vrede van Rijswijk brak het eerste zeegevecht uit. Ter hoogte van Assiné op de Goudkust wist de kruiser *Beschermer* het Zeeuwse smokkelschip *Groote Apollo* tussen wal en schip klem te zeilen en na 'een korte, doch dappere tegenstand' tot overgave te dwingen. Volgens een bericht in de *Amsterdamsche Courant* vielen daarbij aan beide zijden doden en gewonden.[93] In de daaropvolgende jaren, tot aan het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog, zouden nog drie van dergelijke zeegevechten plaatsvinden.[94]

Ondanks het succes met de *Groote Apollo* en het opbrengen van enkele andere lorrendraaiers, wist de Compagnie de smokkelhandel weinig slagen toe te brengen. Directeur-generaal Johan van Sevenhuijsen berichtte in 1700 dat de aanwezige kruiser 'niets omtrent de lorrendraijers verrigt, als na ouder gewoonte maer verjaagt'. En tot zijn spijt moest Sevenhuijsen datzelfde bericht tot aan zijn vertrek uit Elmina, op 2 juni 1702, nog diverse malen herhalen.[95] In de vier en half jaar die tussen de Negenjarige Oorlog en het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog lagen, zijn naar schatting zo'n 130 lorrendraaiers voor de illegale handelsvaart op West-Afrika uitgereed. Daarvan werden er slechts tien door schepen van de WIC opgebracht.

Toch zaten de bewindhebbers in patria niet stil. In 1702 werden bijvoorbeeld nieuwe bewindhebbers benoemd voor de commissie van 'secrete zaken', die de smokkelhandel geregeld agendeerden.[96] Een van de maatregelen die de bewindhebbers troffen, was het aan de ketting leggen van de twee Amsterdamse slavenhalers de *Vier Gebroeders* en de *St. Pieter* die kort daarvoor in de Republiek waren gearriveerd. Maar dit succes was slechts van korte duur, want na tussenkomst van de rechter werden de bewindhebbers in het ongelijk gesteld en moesten de twee smokkelschepen worden vrijgegeven.[97]

Na het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog nam de smokkelhandel op Afrika weer af, omdat veel Zeeuwse fregatten voor de kaapvaart werden ingezet. Gedurende

93. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, II, 211; AC, 31 januari 1699.

94. Zie hoofdstuk 3, Bewapening.

95. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 31 juli 1700 en 15 januari en 16 november 1701.

96. NA, WIC 1, Resoluties Heren Tien, 15 november 1702.

97. NA, WIC 1, Resoluties Heren Tien, 14 november 1701. Zie verder hoofdstuk 2.

die oorlog werden voor meer dan tweehonderd Zeeuwse schippers commissiebrieven aangevraagd, maar daarvan hield slechts een deel zich daadwerkelijk met kaapvaart bezig. De andere waren koopvaarders met commissie en sommigen daarvan, zoals Thomas Plancke en Cornelis van de Maan, bedreven in het geheel geen kaapvaart. Zij gebruikten de commissiebrieven als dekmantel om het WIC-octrooi te ontduiken.[98]
Ondanks de enorme investeringen in de kaapvaart heeft een niet onaanzienlijk deel van de Zeeuwse reders dus hun illegale activiteiten op Afrika voortgezet. Zo berichtte directeur-generaal Willem de la Palma in 1704, dat zich permanent vijf à zes lorrendraaiers op de Afrikaanse kust bevonden.[99] Uit het aantal getraceerde lorrendraaiers blijkt dat er gedurende de Spaanse Successieoorlog ruim vijftien smokkelschepen per jaar voor de illegale goederen- en slavenhandel werden uitgereed. Het gemiddelde uitredingsniveau van lorrendraaiers lag daarmee iets hoger dan tijdens de Negenjarig Oorlog. Alleen in de periode 1705-1706 zien we een significante daling van het aantal uitredingen, die verklaard kan worden door een sterke opleving van de commissievaart. In 1705 werd namelijk een geschil tussen de Staten-Generaal, de Staten van Holland en die van Zeeland over het opbrengen van neutrale schepen bijgelegd. Vervolgens vaardigde de Staten-Generaal op 28 juli 1705 een nieuw plakkaat over de commissievaart uit waarin enerzijds de buitensporige acties van kapers werden beteugeld en anderzijds de premie op het veroveren van Franse schepen werd verdubbeld. Vanaf dat moment prevaleerden Zeeuwse reders de kaapvaart boven de smokkelhandel en binnen een jaar steeg het aantal Zeeuwse commissievaarders.[100]
Maar met het plakkaat van 28 juli 1705 had het Zeeuwse gewest een kat in de zak gekocht, want de afspraken omtrent de handel en premies werden door de Staten-Generaal niet nagekomen. Door het achterwege blijven van uitbetalingen van de beloofde premies raakten boekhouders van kapers in liquiditeitsproblemen en schakelde een aantal weer over op de smokkelhandel, zodat het aantal uitredingen snel toenam.[101]

De roerige naoorlogse periode, 1713-1720

Net als in de zeventiende eeuw was de illegale goederen- en slavenhandel gedurende de achttiende eeuw niet constant. Het aantal uitredingen van lorrendraaiers was aan sterke schommelingen onderhevig, die voornamelijk door internationale conflicten werden bepaald. Zo laaide de smokkelhandel in alle hevigheid weer op, toen op 11 april 1713 de Vrede van Utrecht was getekend. Veel Zeeuwse reders, die tijdens de Spaanse Successieoorlog enorme winsten hadden behaald met de kaapvaart, zochten na beëindiging van de oorlog naar nieuwe investeringsmogelijkheden. De risicovol-

98. Zie hoofdstuk 3, Commissiebrieven.
99. NA, WIC 484, W. de la Palma aan kamer Amsterdam, 31 augustus 1704.
100. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 42-43.
101. Verhees- van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 119. Zie bijlage I.

Vanaf het eiland Walcheren werden de meeste lorrendraaiers uitgereed. Deel van een kaart van Zeeland van Hendrik en François Halma uit 1725. (Particuliere collectie)

Het West-Indisch Huis te Middelburg. Kopergravure van Karel Frederik Bendorp.
(Particuliere collectie)

le, maar winstgevende smokkelhandel op Afrika en de verboden handel op de kusten van Spaans West-Indië boden daarbij uitkomst.[102]
Ook de Zeeuwse buskruitfabrikanten en handelaren toonden veel interesse voor de Afrikaanse smokkelhandel. Zij voeren wel bij oorlogen, maar door de vrede in Europa was de vraag naar buskruit daar sterk gedaald. Op zoek naar nieuwe afzetmogelijkheden bleek de West-Afrikaanse kust een geschikte markt te zijn, omdat daar, door de voortdurend oplaaiende oorlogen tussen de verschillende West-Afrikaanse volken, de vraag naar vuurwapens en buskruit juist sterk gestegen was. Daarom waren militaire goederen voor Zeeuwse smokkelaars belangrijke producten om naar Afrika te exporteren.
Bovendien verloren tientallen kaperschepen in vredestijd hun functie en veel zeelieden zochten naar nieuw emplooi. Dat laatste leverde overigens weinig problemen op, want er bestond in de eerste helft van de achttiende eeuw veel vraag naar goed bootsvolk. Aangetrokken door aanlokkelijke premies hadden zeelieden op kaperschepen gemonsterd en zij waren nu bereid om aan nieuwe risicovolle missies deel te nemen. Het is daarom niet verwonderlijk dat veel voormalige kaperkapiteins in de lorren-

102. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 219-220; Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving*, 169.

draaierij opduiken. Goede voorbeelden zijn de twee kaperschepen *Neptunus* en *Zeelandia* van boekhouder Thomas Bourse. Met het eerste schip, onder leiding van kapitein Cornelis Gerrits, werden 63 prijzen binnengehaald, waaronder het Franse oorlogsschip *Bourbon* en met de tweede kaper, gecommandeerd door Jochem Gommerts, werden zestien Franse schepen genomen. Beide zwaar bewapende fregatten zeilden in september 1713 voor een driehoeksreis naar Afrika en het Caribische gebied en zouden bijna twee jaar later met een kostbare retourlading in Vlissingen arriveren.[103]

Schepen op de rede van Vlissingen. Schilderij van Cornelis Louw, 1725
(Zeeuws Maritiem muZEEum Vlissingen)

De eerste berichten over de sterk toegenomen smokkelvaart op Afrika verschenen in het voorjaar van 1714. Directeur-generaal Hieronymus Haringh schreef op 4 maart 1714 dat veel Zeeuwse lorrendraaiers op de kust actief waren en de handel van de Compagnie een zware slag toebrachten. Vooral peper (grein) was moeilijk te verkrijgen en de prijs was door de 'excessive betalingen' van lorrendraaiers sterk gestegen. Haringh sprak zijn vrees uit voor deplorabele tijden en om zijn woorden kracht bij te zetten voegde hij twee bijlagen aan zijn bericht toe. De eerste was een 'Notitie van

103. AC, 6 augustus en 5 september 1715; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 43-46, 145, bijlage XII. Het Middelburgse fregat *Neptunus* was 117 voet lang en had als kaper 40 stukken geschut. Het Vlissingse fregat *Zeelandia* was 101 voet lang en had 20 stukken geschut. Op 3 oktober 1715 werden beide fregatten te Middelburg geveild.

Schepen', die door de commies der negotie, Salomon ter Smitte was opgesteld. Tijdens zijn inspectiereis in december 1713 langs de kust van het Senegambia-gebied, in bronnen meestal aangeduid met de 'Bovenkust', had hij 69 schepen geteld, waaronder tien Zeeuwse smokkelaars. Van 23 schepen kon hij de herkomst niet achterhalen. De tweede bijlage was een extract uit het journaal van Jan van Sanen, schipper van het compagnieschip *Guntersteijn*. Van Sanen had tijdens zijn reis vanuit de Republiek naar Afrika 71 schepen in hetzelfde kustgebied gesignaleerd, waaronder veertien lorrendraaiers en 29 onbekende schepen. Een Zeeuwse hoeker had hij trachten op te brengen, maar deze had weten te ontkomen en daarna raakte hij bijna slaags met twee zwaarbewapende Zeeuwse fregatten, die waarschuwingsschoten hadden gelost.[104]

De verhoogde handelsactiviteiten van smokkelaars bleken zich overigens niet tot Afrika te beperken. Zelfs uit Suriname, waar in voorgaande jaren weinig illegale activiteiten werden gemeld, kwamen verontrustende berichten over Zeeuwse lorrendraaiers.[105]

De strijd ontbrandt

Ondanks de verhoogde smokkelactiviteiten had de WIC in 1713 geen kruisers op de West-Afrikaanse kust gestationeerd. Wel kregen de gezagvoerders van twee retourschepen de opdracht om gedurende een periode van twee maanden langs de West-Afrikaanse kust te patrouilleren. De Amsterdamse bewindhebbers hadden dit besluit genomen, nadat zij door hun Zeeuwse collega's over de ophanden zijnde uitreding van vier zwaarbewapende lorrendraaiers waren geïnformeerd.[106]

De beide compagnieschepen boekten overigens weinig succes. Wel bracht de *Jacoba Galeij* in de laatste maanden van de Spaanse Successieoorlog een Franse bark op en raakte het compagnieschip korte tijd later slaags met de *Jager*, een Zeeuwse lorrendraaier die samen met de *Negotie Galeij* en *Popkensburg* op de Bovenkust aan het handelen was. Volgens de schipper van het compagnieschip telde de genoemde lorrendraaier 22 stukken geschut en was het bemand met vijftig koppen. Tijdens het vuurgevecht raakten drie zeelieden van de *Jacoba Galeij* gewond en vielen er mogelijk drie of vier doden op het smokkelschip.

In de loop van 1713 kwam er een stroom van verontrustende berichten over uitredingen van smokkelschepen opgang. Bovendien bleek dat de Zeeuwse reders de militaire slagkracht van hun schepen hadden vergroot door meer geld in bewapening en

104. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 4 maart 1714. 'Notitie van Schepen', van Salomon ter Smitte, 5 december 1713 tot 8 januari 1714 en 'Notitie over lorrendraaiers', van Jan van Sanen, 15 december 1713 tot 14 januari 1714. De twee genoemde lorrendraaiers telden ieder 26 tot 28 stukken geschut.

105. NA, WIC 1138, C. Schelkens aan kamer Amsterdam, 24 september 1713. In december 1713 deed het gerucht de ronde dat twee illegale slavenschepen ieder moment konden arriveren.

106. NA, WIC 447, Secrete notulen, 16 en 20 december 1712; Ibidem, Kamer Amsterdam aan H. Haringh, 24 december 1712.

bemanning te steken. Daarom adviseerden de Zeeuwse bewindhebbers hun Amsterdamse collega's om de gerepatrieerde *Jacoba Galeij*, die op dat moment voor een kruistocht naar Afrika werd uitgerust, niet met de gebruikelijke tachtig tot negentig koppen te bemannen maar met ten minste honderd, een advies dat door de Amsterdamse bestuurders ter harte werd genomen.[107]

Op 18 januari 1714 liep de kruiser, onder gezagvoerder Jacob Geurtsen, in zee en kort na zijn aankomst op de Afrikaanse kust wist hij al succes te boeken. In maart 1714 bracht hij de *Snelle Hoeker* op, een Zeeuws vaartuig dat met peper en gom was geladen, maar in slechte staat verkeerde. Enkele maanden later veroverde Geurtsen het Vlissingse smokkelschip de *Ruijter*. Dit voormalige kapersfregat had tijdens de laatste oorlog onder de naam *Herstelde Leeuw* ruim twintig prijzen buitgemaakt.[108]

Daarnaast vielen in die periode nog drie andere lorrendraaiers aan compagnieschepen ten prooi. Eind 1713 werd de *Anne Maria Galeij* te Elmina opgebracht en herkende het compagniepersoneel Jan van der Venne, de schipper van de lorrendraaier, als de voormalige commies van de WIC. De bemanning van de snauw had kennelijk nog weinig kans gezien om te handelen, want de lading bestond voornamelijk uit koopmanschappen die uit de Republiek afkomstig waren. Slechts een kleine partij ivoor en enkele slaven waren ingekocht. Het scheepje, dat in *Guijnese Gebroeders* werd omgedoopt, verkeerde in goede staat. Het werd daarna als kustvaarder ingezet. Vervolgens werden de *Agatha*, een sterk verouderde hoeker, en de *Aletta Galeij* opgebracht. Bij de laatste neming had schipper Arij Kennis van het hiervoor genoemde compagnieschip de *Guijnese Gebroeders*, de bemanning van de Amsterdamse lorrendraaier behoud van eigen goederen beloofd als zij zich zonder geweld zouden overgeven. Daarnaast konden de bemanningsleden rekenen op uitbetaling van hun gage, mits zij bereid waren in compagniesdienst te treden. Pieter Genodo, de schipper van lorrendraaier weigerde, maar het scheepsvolk negeerde zijn orders en gaf zich over. Daarmee was het de Compagnie gelukt, ondanks de numerieke overmacht, een smokkelschip zonder slag of stoot in handen te krijgen.[109]

De handelswijze van Kennis werd met instemming begroet en de bewindhebbers in patria grepen de gelegenheid aan een nieuwe waarschuwing aan het adres van de lorrendraaiers bekend te maken. In 1715 verkondigden zij, door middel van gedrukte aanplakbiljetten, dat in het vervolg nog harder tegen overtreders van het WIC-octrooi zou worden opgetreden. Maar, zo voegden de opstellers van het pamflet daaraan toe, eenieder die zich vrijwillig zou aangeven of zich zonder geweld zou overgeven, behield zijn eigen goederen. Bovendien werd hun de uitbetaling van de verdiende maandgelden in het vooruitzicht gesteld, als zij in compagniedienst zouden treden.[110]

107. NA, WIC 447, Kamer Zeeland aan kamer Amsterdam, 15 december 1713.
108. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 11 juni 1713, 22 januari 1714, 5 juni 1714; NA ,WIC 1294, Uitreding *Jacoba Galeij*, 1713; NA, WIC 1295, Uitreding *Jacoba Galeij*, 1714.
109. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 5 juni en 2 augustus 1714.
110. NA, WIC 1296 en NA, CR 592, 'Waarschouwinge', een gedrukt pamflet tegen de lorrendraaierij.

Aan de totstandkoming van de plakkaattekst ging een uitgebreide correspondentie tussen de afzonderlijke kamers vooraf. De bewindhebbers van de kamer Maze wilde aanvankelijk alleen een advertentie in kranten met daarin een duidelijk onderscheid van aanpak. Zij stelden voor, gesteund door de kamer Amsterdam, om alleen aan bemanningsleden van lorrendraaiers die met minimaal twintig stukken geschut waren uitgerust, vier maanden gage uit te betalen, mits zij zich vrijwillig zouden overgeven. De kamer Zeeland was daartegen en wilde geen onderscheid in bewapening. Bovendien spraken zij hun voorkeur uit om de waarschuwing aan het adres van de wetsovertreders niet via krantenadvertenties bekend te maken, maar door middel van aanplakbiljetten. De gewone man las per slot van rekening toch geen kranten. Ook waren zij geen voorstander van een vaste regeling van loonuitbetaling aan smokkelaars. Zij wilden dat liever aan de gezagvoerders van compagnieschepen overlaten. Die mochten, bij eventuele onderhandelingen over overgave, voorstellen doen over de uitbetaling van de reeds verdiende maandgelden. Hoewel het laatste bemiddelingsvoorstel door de andere kamers werd afgewezen, werd het Zeeuwse concept toch grotendeels aanvaard en ten uitvoer gebracht.[111]

Hoewel de meeste opgebrachte lorrendraaiers tot dan kleine en licht bewapende smokkelschepen waren van relatief geringe waarde, mochten de WIC-bewindhebbers niet ontevreden zijn over het behaalde resultaat. In slechts een jaar tijd waren vijf lorrendraaiers opgebracht, die samen een waarde vertegenwoordigden van ongeveer 75.000 gulden.[112] Bovendien was een aanzienlijk deel van het bootsvolk in compagniedienst overgegaan, wat het chronische personeelstekort in Afrika voorlopig oploste. Maar bovenal was een duidelijk signaal naar de reders afgegeven dat het de WIC ernst was en dat zij de bestrijding van de smokkelhandel voortvarend zou aanpakken. Dat bleek ook uit de agenda van de Heren Tien, want de illegale goederen- en slavenhandel vormde een terugkerend onderwerp tijdens de vergaderingen. Omdat de bestrijding van de smokkelhandel een hoge prioriteit kreeg, werd er in het najaar van 1714 besloten om een welbezeild en goed bewapend fregat aan te kopen. Bovendien werden er plannen ontwikkeld om twee kruisers gelijktijdig voor de Afrikaanse kust te laten patrouilleren. Korte tijd later werd de *Faam* aangekocht, die als kruiser voor een verblijf van ongeveer anderhalf jaar naar de West-Afrikaanse kust zou worden gezonden.[113] Terwijl men in Amsterdam de *Faam* voor vertrek gereedmaakte, berichtte directeur-generaal Haringh nieuwe successen in de strijd tegen de illegale handel. In het najaar van 1714 waren drie Zeeuwse smokkelschepen opgebracht, waarvan de

111. NA, WIC 799, Binnenlandse brieven 29 oktober 1715; NA, WIC 370, Resoluties kamer Amsterdam, 29 oktober, 5 en 19 november 1715.

112. NA, NBKG 252, 253, 254, Taxatielijsten van genomen lorrendraaiers. Van de *Agatha* zijn geen taxatiegegevens bekend, maar het had een grote lading peper aan boord. Het schip werd in september 1714 voor f 20.000,- verzekerd. NA, WIC 4, 28 september 1714; Verhees- van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII.

113. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 8 oktober 1714; NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 13 november 1714. Zie voor compagniekruiser de *Faam* hoofdstuk 5.

Jonge Jan en Jacob, een in Vlissingen uitgereed fregat, een rijke buit bleek te zijn. Het smokkelschip, dat door de *Jacoba Galeij* zonder slag of stoot was veroverd, had een waarde van bijna 46.000 gulden.[114]
Op 10 januari 1715 liep de *Faam* in zee. Kapitein Jan van der Hoeven wist kort na aankomst op de West-Afrikaanse kust vier lorrendraaiers op te brengen. Daarnaast raakte hij slaags met drie andere smokkelschepen die tezamen 68 stukken geschut in stelling brachten. Daarbij moest de *Faam*, die slechts 34 stukken telde, bakzeil halen en met een toegetakeld schip, drie doden en enkele gewonden arriveerde Van der Hoeven op 25 februari 1715 te Elmina.[115]
De vier opgebrachte Zeeuwse lorrendraaiers die Van der Hoeven voor het gevecht had genomen, werden getaxeerd op ruim negentigduizend gulden. Na aftrek van buitgeld en emolumenten voor de fiscaal bleef er meer dan tachtigduizend gulden over voor de WIC.[116] Naast schepen en kostbare ladingen kreeg de Compagnie tevens bewijzen in handen dat niet alleen kooplieden uit de Zeeuwse middenlaag belanghebbenden bij de smokkelvaart waren, maar dat daar ook vooraanstaande en invloedrijke regenten tussen zaten. Uit de verhoren van de bemanningsleden van de *Oranjeboom* en de *Liefde* bleek dat de Zeeuwse regenten Appolonius Lampsins en Isaäk Tulleken daarbij betrokken waren.[117]

Escalatie en verharding van de strijd
De snelle successen van Jan van der Hoeven bleven in de Republiek niet onopgemerkt. In compagnieskringen overheerste vreugde, in Zeeland de woede. Toch kende het succes van de WIC ook een keerzijde, want door het grote aantal opgebrachte smokkelschepen was er niet alleen een tekort ontstaan aan opslagruimten, maar paradoxaal ook aan personeel. Directeur-generaal Haringh berichtte dat de pakhuizen uitpuilden en dat geconfisqueerde goederen niet langer geborgen konden worden.[118] De in dienst tredende smokkelaars losten weliswaar het personeelstekort op, maar veroorzaakten tegelijkertijd nieuwe problemen. Een goede bestrijding van de smokkelhandel vroeg om veel personeel en de vraag naar personeel nam door behaalde successen bovendien toe. Bij iedere inbeslagname moest immers betrouwbaar compagniespersoneel op het smokkelschip worden geplaatst om het vaartuig naar Elmina over te brengen. Daarbij werd een deel van de smokkelaars op het compagnieschip tewerkgesteld. Om muiterij te voorkomen, mochten deze vanzelfsprekend niet de

114. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 5 juni 1714; NA, NBKG 82, Dagregister Elmina, 2 januari 1715; NA, NBKG 255, Taxatie *Jonge Jan en Jacob*, november 1714.
115. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715. Dit waren de schepen *Negotie Galeij*, 24 stukken, *Onbekende*, 22 stukken en *Juffrouw Hendrina* (*Adriana Catharina*) met achttien stukken geschut.
116. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 12 april 1715; NA, NBKG, 256 en 257, Taxatielijsten van de *Liefde, Oranjeboom, Juffrouw Catharina* en *Rusteloze Galeij*, 1715.
117. Zie hoofdstuk 2.
118. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715.

overhand krijgen. De bewindhebbers onderkenden dit probleem en zonden in 1715 twintig extra matrozen met de *Nieuwe Post*. Bij aankomst in West-Afrika moesten deze zeelieden zo spoedig mogelijk op de compagniekruiser worden geplaatst. Bovendien kreeg Van der Hoeven toestemming om voormalige smokkelaars tegen matrozen van de *Nieuwe Post* te wisselen.[119] Maar de verscheping van dit contingent zeelieden was verre van toereikend en Haringh had geen andere keus dan zijn schepen met 2/3 compagniespersoneel en 1/3 'lorrendraaiersvolk' te bemannen. Daarnaast was hij genoodzaakt, ondanks het uitdrukkelijke verbod van de bewindhebbers, voormalige schippers en stuurlieden van lorrendraaiers op leidinggevende posities te plaatsen. Ook maakten smokkelaars die niet in compagniesdienst wilden treden veel amok, omdat ze kwaad waren over het verlies van hun eigen goederen. Zo weigerden de zeelieden van de *Jonge Jan en Jacob* om met Franse of Engelse schepen te repatriëren. Zij wilden als 'gevangenen van de Compagnie naar Europa gebragt worden'. Uiteindelijk waren zij toch bereid als bemanning van de kruiser *Jacoba Galeij* huiswaarts te keren, waarna zij na aankomst in de Republiek om uitbetaling van hun verdiende gage vroegen.[120] De monstering van het scheepsvolk voor de kruiser verliep sowieso zeer moeizaam. Door het tekort aan gekwalificeerd personeel was Isaäc Pontanus, de voormalige commandant der militairen, als kapitein aangesteld. Voor de functies van stuurlieden had Haringh twee voormalige officieren van de *Jonge Jan en Jacob* moeten benoemen.[121]

Ook in de Republiek maakte men zich zorgen over de thuisreis van de *Jacoba Galeij*. De compagniekruiser zou volgens de toerbeurt met een rijke lading naar Zeeland terugzeilen en de bewindhebbers vreesden ongeregeldheden bij aankomst van het schip. Ze hielden er zelfs serieus rekening mee dat de kruiser door belanghebbenden van genomen smokkelschepen zou worden geplunderd. Na overleg met hun Zeeuwse collega's werd een plan opgesteld. Voor het geval dat het schip, alvorens naar Zeeland te zeilen, eerst de Engelse kust zou aandoen, werd een instructiebrief voor de gezagvoerder van de *Jacoba Galeij* naar commissaris Adam Francke in Londen gestuurd. Pontanus kreeg daarin de opdracht Zeeland te mijden en naar Rotterdam of Texel uit te wijken. Omdat het onduidelijk was welke Engelse haven de kruiser eventueel zou aandoen, moest Francke de instructiebrief naar verschillende havensteden verzenden. Volgens verwachting zou de kruiser direct naar Zeeland zeilen. Michiel Verpoorten, de Zeeuwse bewindhebber van de geheime commissie, nam daarom contact op met de Vlissingse autoriteiten. Besloten werd dat de compagniekruiser niet de Westerschelde, maar het Veerse Gat zou moeten inlopen en bij het Fort de Haeck voor anker moest gaan. De kapitein diende vervolgens de Zeeuwse kamer per expresse over zijn aankomst in kennis te stellen en mocht onder geen beding goederen lossen.

119. NA, WIC 447, Secrete notulen, 10 april 1715.

120. NA, WIC 662, Resoluties kamer Zeeland, 18 juli en 24 oktober 1715.

121. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715.

Alleen aan Verpoorten mocht hij brieven en lading overhandigen en in noodgeval moest hij zijn schip met geweld verdedigen.[122] De verwachte problemen bleven echter uit. Op 7 juli 1715 arriveerde de *Jacoba Galeij* in Veere, waar de lading werd gelost en tevens een aanvang werd gemaakt met de voorbereidingen voor een nieuwe reis. Later dat jaar zeilde de kruiser door naar Texel, waar de Amsterdamse kamer, die de kruiser had uitgereed, de zaken overnam.[123]
De retourreis van de *Jacoba Galeij* was dan weliswaar goed verlopen, maar de problemen waren daarmee geenszins opgelost. Integendeel, door de confiscaties van de vele Zeeuwse lorrendraaiers en de beslaglegging op de assurantiepenningen liepen de gemoederen in Zeeland hoog op.[124] De reders zonnen op wraak en er werden nog zwaarder bewapende smokkelschepen uitgereed. In augustus 1715 berichtten de Zeeuwse bewindhebbers hun Amsterdamse collega's dat in Middelburg twee lorrendraaiers met 24 en 22 stukken geschut werden uitgerust. Daarnaast werd in Veere nog een smokkelschip met 18 stukken in gereedheid gebracht en uit Dordrecht had men vernomen dat daar een schip in aanbouw was dat 24 stukken geschut zou voeren. Bovendien deed het gerucht de ronde dat lorrendraaiers 'niet alleen onder een conventie van in compagnie, maar ook in admiraalschap haar voorgenomen reijs na de Custe van Guinea' zouden ondernemen. Smokkelschepen zouden dus in het vervolg gezamenlijk gaan opereren.
Vanuit Afrika kwamen soortgelijke berichten. In december 1715 lagen twee zwaarbewapende Zeeuwse lorrendraaiers voor het Brandenburgse fort Groß Friedrichsburg voor anker, waarvan de schippers de opdracht hadden gekregen om de compagniekruiser 'te attaqueren'.[125] Tot de groep van reders behoorden de voormalige kaapvaartreders en buskruitfabrikanten Hermanus Christiaense, Hermanus van de Putte en Jacques Grenot.[126]
Deze ontwikkelingen noopten tot nieuwe maatregelen en vroegen om een passend antwoord. Daarbij namen opmerkelijk genoeg niet de Amsterdamse bewindhebbers het voortouw, maar hun Zeeuwse collega's. In een lange brief benadrukten de Zeeuwse bewindhebbers nogmaals de noodzaak van een krachtig optreden tegen de illegale handel en drongen bij de Amsterdamse bewindhebbers aan op een snelle herinzet van de *Jacoba Galeij*. Daarnaast wensten de Zeeuwse bewindhebbers een spoe-

122. NA, WIC 447, Secrete notulen, 28 mei, 4, 14 en 20 juni 1715.
123. NA, WIC 662, Resoluties kamer Zeeland, 7 juli en 15 augustus 1715; NA, WIC 799, Binnenlandse brieven 4 oktober 1715; AC, 13 juli 1715.
124. Zie hoofdstuk 3.
125. NA, WIC 662, Resoluties kamer Zeeland, 15 augustus 1715; NA, WIC 799, Binnenlandse brieven, 16 augustus 1715. NA, NBKG 82, W. Butler aan H. Haringh, 25 december 1715. De genoemde schepen uit Middelburg waren: *Twee Gebroeders Galeij*, schipper Pieter Groenstraten en de *Eendracht*, schipper Thomas Plancke. Het schip uit Veere was de *Constantia*, schipper Jan Thijssen en het in Dordrecht gebouwde schip was de *Koning van Pruissen* dat in 1716 door de *Faam* werd opgebracht.
126. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII.

dige uitreding van een tweede kruiser en omdat zij de financiële belasting daarvan onderkenden, stelden zij een strategisch plan op met een beperkte tijdsinzet. Voor het welslagen was het van belang dat de kruisers gezamenlijk zouden opereren, want de ervaring had geleerd dat smokkelaars alleen met grote overmacht overmeesterd konden worden. Bovendien moesten de zwaarst bewapende lorrendraaiers als eerste worden aangepakt, waardoor niet alleen een militair overwicht zou ontstaan, maar ook een duidelijk signaal naar de overige lorrendraaiers werd afgegeven. Volgens het Zeeuwse plan moest dus door afschrikking verdere escalatie, met een kostbare bewapeningswedloop als gevolg, worden afgewend.[127]

Het Zeeuwse voorstel droeg de goedkeuring weg van de overige bewindhebbers en er werd besloten om de kustbewaking zo spoedig mogelijk met een tweede kruiser te versterken. Een spoedige uitreding zou het niet worden, want men slaagde er aanvankelijk niet in om een geschikte gezagvoerder voor de kruiser te vinden. Na maanden zoeken, benoemden de Amsterdamse bewindhebbers uiteindelijk schipper Laurens Brand, maar dat bleek achteraf geen goede keus te zijn. Brand had weliswaar een ruime ervaring als schipper, maar had nooit eerder in compagniedienst gevaren en was bovendien onbekend met de West-Afrikaanse kust. Om dat gemis te compenseren, werd hij terzijde gestaan door een ervaren stuurman met kennis van het Afrikaanse kustgebied. Met enige scepsis accepteerden de bewindhebbers van Zeeuwse kamer de benoeming en zij spraken de hoop uit dat hij aan de verwachtingen zou voldoen.[128]

Ondanks de zorgen in patria boekte de *Faam* het ene succes na het andere. Gedurende het eerste halfjaar dat Van der Hoeven voor de kust patrouilleerde, nam hij maar liefst negen lorrendraaiers.[129] Wel werd de kruiserbemanning in toenemende mate met geweld geconfronteerd. In het najaar van 1715 en het daaropvolgende voorjaar raakte de compagniekruiser betrokken bij twee zware gevechten met lorrendraaiers, waarbij tientallen doden en gewonden vielen. Ook de gearriveerde *Jacoba Galeij*, onder leiding van kapitein Brand, kreeg met veel geweld te maken. Toen Brand in december 1716 jacht maakte op de *Twee Gebroeders Galeij* en de *Eendracht*, twee zwaarbewapende Zeeuwse lorrendraaiers, ontstond een vuurgevecht, waarbij de *Jacoba Galeij* zoveel schade opliep dat het schip onverwijld naar Elmina moest terugkeren. De smokkelaars vierden hun overwinning en zeilden met ‘klein zeil’ langs Elmina om vervolgens voor het Engelse fort Cape Coast voor anker te gaan. Deze intimidatie miste haar uitwerking niet. Bij Brand en zijn bemanning zat de schrik er goed in en zij legden geen enkele haast aan de dag om hun schip te repareren. Directeur-generaal Abraham Robbertsz. Engelgraaff stoorde zich aan zijn gedrag en berichtte de Heren Tien dat Brand ‘gantsch geen spoed in de herstellingh maakte dat heel ligt uijt

127. NA, WIC 799, Kamer Zeeland aan Amsterdam, 29 oktober 1715.

128. NA, WIC 447, Secrete notulen, 3 maart 1716; NA, WIC 799, Binnenlandse brieven, 10 april 1716.

129. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 11 november 1715. Zie bijlagen.

een soort vreese off schrik zoude kunne ontstaan wezen'. Volgens Engelgraaff wilde Brand een tweede confrontatie koste wat kost voorkomen en werd ook het voorstel om beide smokkelschepen tijdens nachtelijke uren te overrompelen door de officieren als te gevaarlijk beschouwd en verworpen. Uiteindelijk werd er niets ondernomen en konden de twee lorrendraaiers ongemoeid hun gang gaan.[130]
In de daaropvolgende jaren waren er permanent twee kruisers op de West-Afrikaanse kust gestationeerd. Toch lieten smokkelaars zich daardoor niet afschrikken. Zo vond er in december 1718 een harde confrontatie plaats tussen de compagniekruisers *Faam* en *Hollandia* enerzijds en de twee lorrendraaiers *Jager* en *Vergulde Vrijheid* anderzijds. Bij dat treffen kreeg de eerstgenoemde kruiser een schot in de kruitkamer en explodeerde. Daarbij vielen 117 doden, inclusief de gezagvoerder Jan van der Hoeven. Slechts dertien opvarenden overleefden de ramp. Beide smokkelschepen wisten te ontkomen en zeilden vervolgens naar de Caribische eilanden om hun slavenlading te gelde te maken.[131] Nadat het bericht over de ondergang van de *Faam* in Zeeland bekend was geworden, brak daar grote vreugde uit. Beide schippers werden bij hun thuiskomst door de reders beloond voor de zware slag die zij de gehate Compagnie hadden toegebracht. Ditmaal overheerste woede in Holland en de bewindhebbers van de WIC drongen er bij de Staten-Generaal op aan beslag te leggen op de twee Zeeuwse lorrendraaiers en de verantwoordelijke officieren en reders strafrechtelijke te vervolgen. Bovendien benadrukten zij nogmaals dat de Zeeuwse autoriteiten gedwongen moesten worden om 'alle die lorrendrajeryen en het esquiperen van schepen ten dien eynde na de voornoemde custe te interdiceren, ende met'er daad te beletten'.[132]
Vanuit Zeeuws standpunt was de reactie wel begrijpelijk, want velen hadden in de voorgaande jaren enorme verliezen geleden. Zo schreef de achttiende-eeuwse Vlissingse geschiedschrijver Jacobus Brasser dat door de vele confiscaties van Vlissingse lorrendraaiers de stad 'een ongeloofelijke krack kreeg en waardoor veele voorname koopluijden en assuradeurs geruineerdt wierden'.[133] Het treffen tussen de twee Hollandse kruisers en de twee Zeeuwse lorrendraaiers vormde het dieptepunt in de al lang bestaande Holland-Zeeuwse rivaliteit. Het was de gewelddadige manifestatie van deze gewestelijke controverse.

De jaren van zeeroverij

In de late zeventiende en vroege achttiende eeuw werden koopvaarders in het Atlantisch zeegebied soms belaagd door piraten, maar er was geen sprake van grootschalige zeeroof. Dat veranderde rond 1720 toen een golf van piraterij over de

130. NA, WIC 103, A.R. Engelgraaff aan Heren Tien, 28 februari 1717.

131. Zie verder hoofdstuk 3.

132. NA, IvH 358, WIC aan Staten-Generaal betreffende het vijandelijk treffen tussen Zeeuwse lorrendraaiers en compagnieschepen; GVL, Sa 5574, Brasser, *Beschijvinge der stadt Vlissinge*, 620.

133. GAVL, Sa 5574: Brasser, *Beschijvinge der stadt Vlissinge*, 618.

Atlantische Oceaan spoelde, waar veel Guineavaarders het slachtoffer van werden. Het eerste bericht dateert van juni 1718, toen de directeur-generaal vanuit Elmina wist te melden dat twee piratenschepen meerdere Engelse schepen en een Hollands vaartuig overvallen en geplunderd hadden. Volgens de opvarenden van de genomen Engelse schepen hadden de zeerovers het op WIC-kruisers gemunt. Het genomen Nederlandse schip was de *Kroonprins van Pruijssen*, dat nabij de Kaapverdische Eilanden veroverd was. Nadat de zeerovers een aantal extra stukken geschut en een driehonderd koppige bemanning op het fregat hadden overgeplaatst, vervolgden zij hun rooftocht. De achtergebleven Nederlandse zeelieden kregen een afgedankt Engelse schip en zeilden daarmee naar Texel.[134]

In de daaropvolgende jaren nam het aantal meldingen van zeeroof snel toe en daarvan werden compagnieschepen en lorrendraaiers steeds vaker het slachtoffer. Ten minste tien smokkelschepen en acht compagnieschepen werden door hen genomen en de WIC was zelfs genoodzaakt om haar kusthandel tot een minimum te beperken, wat een aanzienlijk verlies aan inkomsten betekende.[135] Volgens berichten van getroffenen deinsden de zeerovers niet voor geweld en wreedheden terug. Zo meldde de *Amsterdamsche Courant* in 1719 dat Engelse zeerovers de bemanning van een Zeeuws schip hadden doodgeslagen, omdat zij zich hadden verweerd. Slechts zes matrozen, die zich bij de zeerovers hadden aangesloten, overleefden de slachtpartij. Een halfjaar later haalden dit soort wreedheden opnieuw de krant, nu met berichten dat armen en benen van Portugese bemanningsleden waren afgekapt.[136]

De piraten opereerden in groepen die door verschillende kapiteins, zoals Edward Engeland, Howel Davis en Bartholomew Roberts, werden aangevoerd. Vaak waren deze gezagvoerders zelf aan zeeroverij ten prooi gevallen en hadden zich uit lijfsbehoud bij de piraten aangesloten. Zo diende Davis, voordat hij door Edward Engeland gevangengenomen was, als opperstuurman op een Engelse West-Indiëvaarder. Later sloot hij zich bij een groep zeerovers aan en verlegde hij zijn werkterrein naar de West-Afrikaanse kust. Daar raakte hij in 1719 onder meer slaags met een zwaarbewapende Zeeuwse lorrendraaier, die na een langdurig vuurgevecht uiteindelijk zijn vlag moest strijken. Naast een goed schip, dat Davis in de *Rover* omdoopte, kreeg hij een kostbare lading stofgoud en 140 slaven in handen. Deze gebeurtenis is door Charles Johnson, het pseudoniem van Daniël Defoe, in *A General History of the Pyrates* beschreven. Maar Defoe noemde geen scheepsnaam. Het is daarom niet duidelijk om welk Zeeuws schip het handelde. Niet lang daarna veroverde Davis opnieuw een Zeeuws smokkelschip. Het betrof de *Vijff Gebroeders* van schipper Cornelis Blanck, dat later door Davis aan Blanck werd teruggegeven. Daarna volgde de jacht op de *Jacoba Galeij*, het derde Zeeuws smokkelschip, dat op de Angolese kust handeldreef. De achtervolging mislukte, omdat schipper Jan Cornelissen zijn schip in de baai van

134. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 8 augustus 1718; AC, 30 juni 1718.

135. Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving*, 171; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 288-294.

136. AC, 3 augustus 1719 en 19 april 1720.

São Tomé in veiligheid wist te brengen.[137] Toch kon Cornelissen niet voorkomen dat zijn schip alsnog in handen viel van piraten. Na ruim drie weken kreeg hij de *Mediterrian*, een Engels fregat dat door de zeerovers voor de J*acoba Galeij* was ingeruild. Bovendien werden de tweehonderd ingekochte slaven aan hem teruggegeven, waarmee hij zijn smokkelreis naar Sint Eustatius vervolde.[138]
Tijdens zijn volgende driehoeksreis werd zijn smokkelschip opnieuw door zeerovers geplunderd, een lot dat ook verscheidene andere Zeeuwse lorrendraaiers wachtte.[139] Deze laatste acties werden door de beruchte kapitein Bartolomew Roberts uitgevoerd, die zich tot een van de succesvolste zeerovers ontwikkelde en het gehele Atlantische zeegebied onveilig maakte. Tijdens zijn rooftochten langs de kusten van Afrika, Amerika en de Caribische eilanden werden naar schatting vierhonderd schepen buitgemaakt. Daaronder waren diverse compagnieschepen van de WIC en Zeeuwse lorrendraaiers. Eind januari 1722 onderschepten Engelse oorlogsbodems zijn eskader, dat op dat moment uit drie schepen bestond. Tijdens het daaropvolgende vuurgevecht werd Roberts gedood, waarna de overige bemanningsleden zich overgaven. Later werd een deel ter dood veroordeeld, de overigen kregen dwangarbeid.[140] Door de succesvolle jacht op zeerovers namen hun acties na 1722 snel af.

Smokkelhandel na 1720

Na 1720 trad een sterke daling in van het aantal lorrendraaiers. In een paar jaar tijd nam het aantal af van enkele tientallen tot slechts een handjevol per jaar. Voor deze terugval zijn meerdere oorzaken aan te wijzen die deels aan elkaar zijn gerelateerd. Een belangrijke oorzaak vormde de reeks van nieuwe maatregelen die de WIC in 1719 trof om de illegale goederen- en slavenhandel te bestrijden. Deze nieuwe bestrijdingscampagne werd in gang gezet door de recente vijandigheden tegen de Compagnie met als dieptepunt het tot zinken brengen van de *Faam*. Het was de spreekwoordelijke druppel die de emmer deed overlopen.
Als eerste drong de WIC bij de Staten-Generaal op passende maatregelen aan. Zo werd de doodstraf, die op het ontduiken van het octrooi stond, maar in de praktijk nooit ten uitvoer was gebracht, omgezet in dwangarbeid. Officieren van lorrendraaiers die verzet hadden geboden, werden in het vervolg ‘in de ketting’ op de forten tewerk gesteld.[141] Toch hadden de bewindhebbers er weinig vertrouwen in dat de smokkelhandel ditmaal wel voortvarend zou worden aangepakt. In het verleden hadden zij de stedelijke en gewestelijke autoriteiten van Zeeland herhaaldelijk verzocht

137. AC, 27 januari 1720; Defoe, *A General History*, I, 166-176.
138. NA, AA 2542, Resoluties admiraliteit Zeeland, 14 december 1720; ZA, DIB 44, 27 januari en 10 maart 1721; AC, 25 juli en 24 augustus 1720.
139. AC, 7 juni 1721. In 1721 werden de *Nieuwe Prins Eugenius* van schipper Bastiaan Mugge en *El Porto Prince* van Willem Gibson veroverd; AC en OHC, 24 december 1722. Het smokkelschip van Mugge werd in 1722 opnieuw genomen en vervolgens verbrand.
140. Defoe, *A General History*, I, 194-287. Zie ook Rediker, *Between the Devil*, 254-287.
141. WIC 5, Resoluties Heren Tien, 4 september 1720.

om de illegale goederen- en slavenhandel te bestrijden, maar in de praktijk veranderde niets.
Voor de WIC was de maat vol en daarom ontwikkelde zij een nieuwe strategie om de smokkelhandel doeltreffend te bestrijden. Daarbij werd enerzijds de harde militaire lijn voortgezet en werden net als voorheen kruisers naar de West-Afrikaanse kust gezonden om smokkelaars te betrappen. Maar anders dan daarvoor werd er ditmaal meer geld voor materieel en manschappen uitgetrokken. Zo waren de nieuwgebouwde kruisers niet alleen groter en zwaarder bewapend, maar bovendien beter bemand. De kruiser *Nieuwe Faam*, die in september 1720 vanuit Texel in zee liep, telde bijvoorbeeld 159 koppen, een record aantal in de geschiedenis van de Tweede West-Indische Compagnie.[142] De financiering daarvan werd door uitgifte van aandelen in 1720 gedragen. Door de speculatiegolf van dat jaar was het WIC-aandeel namelijk van veertig naar zeshonderd punten gestegen, een geschikt moment om het risicodragend kapitaal door middel van een aandelenemissie uit te breiden.[143]
Anderzijds werd de organisatiestructuur van de smokkelhandel opnieuw aangepakt. In het verleden hadden Amsterdamse bewindhebbers van de WIC al eens beslag laten leggen op de assurantiepenningen van enkele opgebrachte lorrendraaiers, maar die actie had een storm van Zeeuwse protesten teweeggebracht en de bewindhebbers hadden uiteindelijk bakzeil moeten halen.[144] Ditmaal richtten de bewindhebbers hun pijlen op andere schakels binnen de organisatie. De eerste, een nogal opmerkelijke en controversiële maatregel, betrof de personele kant. Daarbij trachtten de bewindhebbers de reders bij de smokkelhandel vleugellam te maken door hun ervaren schippers in dienst te nemen. Deze handelswijze zal in hoofdstuk 5 nader worden besproken.
Het tweede aanvalspunt betrof de logistieke structuur van de illegale slavenhandel. Het Caribische eiland Sint Eustatius had zich gedurende de eerste twee decennia van de achttiende eeuw ontwikkeld tot het belangrijkste steunpunt van de illegale slavenhandel. De functie van het eiland was te vergelijken met die van Curaçao voor de WIC. Het was een open slavenmarkt, vanwaaruit de slaven aan de plantagehouders van de omliggende Franse en Engelse eilanden werden verkocht. Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog nam de illegale slavenaanvoer naar het eiland een hoge vlucht, waarbij de smokkelaars geen strobreed in de weg werd gelegd. Handlangers van de smokkelaars, veelal gezagdragers van Sint Eustatius, verleenden de smokkelaars zelfs toegang tot het eiland, waar zijn hun slaven vrij konden verkopen en volgens de fiscaal Johannes Meijer was ‘het sonnenklaar wie meester en heeren van dit eijland’ waren. Vanzelfsprekend was dit een doorn in het oog van de bewindhebbers en daarom lieten zij in oktober 1718 beslag leggen op de gelden en effecten van lorrendraaiers die door deze ‘commissarissen’ werden beheerd.[145]

142. Zie bijlagen.
143. Den Heijer, *De geoctrooieerde compagnie*, 101-102.
144. Zie verder hoofdstuk 3.
145. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 17 oktober 1718; NA , WIC 1181, Verklaring van J. Meijer, 30 maart 1720.

Om de lorrendraaiers de wind uit de zeilen te halen, besloten de bewindhebbers tot een reguliere slavenvaart op Sint Eustatius. Dit plan was overigens niet nieuw, want in 1688 had de commandeur Lucas Schorer de bewindhebbers in Zeeland al om meer slavenzendingen gevraagd. Volgens Schorer was de vraag naar zwarte arbeidskrachten zo hoog dat de Compagnie daarbij veel voordeel zou behalen. Bovendien zou men daardoor 'de enterlopers haar enterprises indien handel kunnen stuijten'. De Compagnie beantwoordde zijn verzoek met een zending slaven, maar het rendement van deze handel was kennelijk gering, want de slaventransporten werden spoedig daarna gestaakt.[146]

Dertien jaar later diende Isaac Lamont, een van zijn opvolgers, een nieuw verzoek in. Lamont was ervan overtuigd dat de WIC daar jaarlijks drie- tot vierduizend slaven kon verkopen, waarmee zij tevens de illegale slavenhandel een halt konden toeroepen. Zijn voorstel werd door de kamer Zeeland gesteund. Deze legde het plan aan de andere kamers voor. Maar ondanks herhaalde verzoeken van de eilandbewoners, toonden de Heren Tien geen haast om een slavenmarkt op Sint Eustatius op te zetten. Pas in 1719 zouden zij, door de sterk toegenomen illegale slavenvaart, de aanbevelingen uiteindelijk overnemen.[147] Gelijktijdig vaardigden zij een nieuw verbod uit voor de bewoners van Sint Eustatius om met lorrendraaiers te handelen. De gezagdrager van Sint Eustatius antwoordde dat de naleving daarvan onmogelijk was, omdat het eiland over twee baaien beschikte waar lorrendraaiers konden ankeren en dat kon door het geringe aantal personeelsleden niet worden belet.[148]

Volgens Postma kwam deze trage reactie van de Compagnie voort uit 'the bitter struggle for leadership of the WIC establishment on the island in 1717, which could have made the new venture risky'. Door de toename van lorrendraaiers die met gecorrumpeerde gezagdragers op het eiland onder één hoedje speelden, zou de onderneming dus gevaar kunnen lopen. Daarmee impliceert Postma dat de Compagnie uit economische motieven een slavenmarkt op Sint Eustatius wilde opzetten en de bestrijding van de smokkelhandel slechts een bijzaak was.[149]

Ook Den Heijer benadert dit besluit vanuit een handelsperspectief. Hij meent dat de Compagnie door het verlies van het *asiento*-subcontract aan de Fransen in 1701, gedwongen op zoek was naar nieuwe afzetmogelijkheden voor hun slaven. Daarom

146. NA, WIC 1180, L. Schoren aan kamer Zeeland, 24 augustus 1688; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 156.

147. NA, WIC 248, I. Lamont aan Heren Tien, 14 november 1701; NA, WIC 357, Resoluties kamer Amsterdam 24 februari 1702; NA, WIC 248, Rekest door burgers en ingezeten van Sint Eustatius aan Jan Simonsz. Doncker, 1 januari 1714; NA, WIC 248, Dominee A. Cowan aan Heren Tien, 17 juni 1715.

148. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 7 december 1719; NA, VWIC 261, Verzoek van de WIC tot maatregelen tegen Zeeuwse lorrendraaiers, 1719; NA, WIC 248, J. Stalperts aan kamer Zeeland, 27 februari 1720.

149. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 198.

werd er in 1719, 'uit nood geboren' een open slavenmarkt op Sint Eustatius ingericht.[150]

Bij beide verklaringen wordt te veel waarde gehecht aan de handelsmogelijkheden en wordt de bestrijding van de smokkelhandel uit het oog verloren. Uiteraard wogen economische motieven zwaar mee en valt het niet te ontkennen dat na het verlies van het *asiento*-subcontract de rol van Curaçao als open slavenmarkt sterk was afgenomen. Tussen 1702 en 1714, de periode dat de Fransen het *asiento* in handen kregen, bleef Curaçao weliswaar een belangrijke slavenleverancier voor de Spaanse koloniën, maar toen na de Vrede van Utrecht het *asiento* van Franse in Engelse handen overging, verloor hij zijn positie.[151] Toch zou het daarna nog vijf jaar duren voordat de bewindhebbers tot een reguliere slavenvaart op Sint Eustatius besloten.

Dit kan deels verklaard worden door de toegenomen slavenhandel op Suriname, waar de WIC het slavenmonopolie bezat en waar zij door de sterk gestegen vraag naar zwarte arbeidskrachten verzekerd was van voldoende afnemers. Tussen 1713 en 1719 werden ruim zesduizend slaven daarnaartoe vervoerd en lag de slavenhandel op Curaçao nagenoeg stil. Deze slavenaanvoer naar Suriname heeft er mede toe bijgedragen dat lorrendraaiers dit deel van Amerika vermeden, hoewel er direct na het beëindigen van de Spaanse Successieoorlog wel even sprake van was.[152] In 1715 gelastte de WIC het compagniepersoneel in Suriname om hard tegen lorrendraaiers op te treden en alle mogelijke middelen aan te wenden om eventuele slavenverkoop door lorrendraaiers te voorkomen.[153] Toch besloot de Compagnie in 1719, ondanks de niet afnemende vraag naar slaven in Suriname en Guyana, om deze slavenvaart naar Sint Eustatius uit te breiden, wat opmerkelijk is, omdat de verkoopprijs van slaven daar niet hoger, maar eerder lager was. Per slot van rekening was de slavenprijs op Sint Eustatius door de vraag van planters van omliggende eilanden en het aanbod van goedkope slaven door lorrendraaiers bepaald en deze prijs was bij de WIC bekend.[154]

De doorslaggevende reden om een reguliere slavenvaart op Sint Eustatius op te zetten was dus van politieke aard en diende als bestrijding van de illegale slavenhandel. Deze beslissing was gebaseerd, zoals achtereenvolgende directeuren van het Caribische eiland de bewindhebbers meermaals geschreven hadden, op een combinatie van handelseconomische en politieke argumenten.

150. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 156.

151. Jordaan, 'The Curaçao Slave Market', 219-225.

152. NA, WIC 1138, C. Schelkens aan kamer Amsterdam, 24 september 1713; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 156-158, tabel 5.11b.

153. NA, WIC 370, Resoluties kamer Amsterdam, 1 oktober 1715.

154. NA, WIC 799, Kamer Zeeland aan kamer Amsterdam, 10 maart 1719. NA, WIC 619, J. Lindesaij aan Heren Tien, 28 april 1725; Donnan, Documents, II, XXI. De Zeeuwse bewindhebbers vroegen hun Amsterdamse collega's om de prijs van slaven te laten zakken tot het niveau van de lorrendraaiers.

In het najaar van 1720 wierp het slavenschip van de Compagnie de *Leusden* als eerste haar ankers in de Oranjebaai van Sint Eustatius. In de daaropvolgende jaren zouden nog ruim twintig slavenschepen volgen. In 1727 werd de slavenaanvoer naar Sint Eustatius alweer gestaakt. Volgens Den Heijer was de slavenmarkt daar kennelijk niet meer rendabel, omdat de slaven daar tegen de verwachting in, voor lagere prijzen van de hand werden gedaan dan bijvoorbeeld in de koloniën te Guyana.[155] Dit werpt de vraag op waarom de WIC deze slavenzendingen naar Sint Eustatius niet eerder heeft gestaakt? Ook Zeeuwse kooplieden spraken hun verwondering hierover uit en konden niet begrijpen waarom de Compagnie per 'expresse ordre' de slavenvaart van de 'colonien aan de vaste kust van America' naar Sint Eustatius uitbreidden, terwijl de vraag in het eerst genoemde gebied zo hoog was met navenante slavenprijzen.[156]
De verklaring hiervoor is simpel, het doel was namelijk bereikt. Daarbij werd de Compagnie ongevraagd door de Fransen te hulp geschoten. In de tussentijd waren de lorrendraaiers namelijk naar andere Caribische eilanden uitgeweken en verhandelden zij hun slaven hoofdzakelijk op Franse eilanden.[157] Naar wens verliepen deze handelscontacten overigens niet, want de slaven werden veelal op krediet aan 'de France Jan Rap en syn maat' geleverd, 'het geene de particulieren soo danige afkeer bragt dat de vaart hebbe moete staaken'. Het gezamenlijke uitstaande bedrag aan vorderingen beliep volgens schattingen tussen tachtig- en honderdduizend gulden.[158] Toen de Franse koning in 1727 ook nog een verbod voor haar onderdanen uitvaardigde om slaven van buitenlandse schepen te kopen, verdween de belangrijkste afzetmarkt voor zowel de WIC als de lorrendraaiers in dit deel van het Caribische gebied en viel het doek.[159]
Dat de WIC in haar opzet is geslaagd en de illegale slavenhandel de nek heeft omgedraaid, wordt door verscheidene bronnen bevestigd. Zo schreef de voormalige Middelburgse koopman Simon Pieter Trouillart, in 1726, dat de afname van de winstgevende particuliere handel op West-Afrika volledig door de WIC was veroorzaakt. Hij deed verschillende voorstellen om de Zeeuwse economie nieuw leven in te blazen. Eén daarvan behelsde de inzet van Engelse schepen die met een Zeeuws 'cargasoen' via Engeland naar de kust van Guinea en Angola zouden reizen. Volgeladen met slaven zouden zij vervolgens naar de Caribische eilanden doorreizen, waar hun lading zou worden verhandeld.[160]

155. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 156.
156. ZA, MPTvP 99, 'Korte memorie omme te betoonen dat de slaeffnegotie inreparabel is van de vrije vard onder recognitien […]'.
157. NA, WIC 248, J. Lindesaij aan kamer Amsterdam, 12 januari 1723 en 20 maart 1724.
158. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie van de WIC door de provinciale staten van Zeeland', 1730, 250-251.
159. ZA, RvC L/21, 'Vertoogh van de Generale West Indische Compagnie der Vereenigde Nederlanden', 173.
160. ZA, RvC I 'Trouillart's korte eenvoudige consideratien, op de gewesene florisante en tegenwoordige beschreijelijke staat van de negotie binnen de stadt Middelburgh', 14 januari 1726, 205-208.

In een ander stuk, dat enkele jaren later door Zeeuwse statenleden was opgesteld, werd onder andere de teloorgang van de slavenhandel op Sint Eustatius beschreven. Volgens de opstellers was de particuliere slavenhandel op Sint Eustatius voor 1720 zeer succesvol en winstgevend geweest, maar nadat de WIC een deel van haar slavenhandel van Curaçao naar Sint Eustatius had verlegd, had dat 'de vaart van ten minste 12 goede schepen benomen'.[161]

Weliswaar hadden de Zeeuwse kooplieden met grote tegenslagen te kampen gehad, maar zij gingen niet bij de pakken neerzitten. Er werden naar nieuwe handelswegen gezocht en daarbij knoopten sommige kooplieden contacten aan met collega's in de Zuidelijke Nederlanden. Zij waren onder meer betrokken bij de uitreding van drie retourschepen vanuit Oostende, die later op de West-Afrikaanse kust door de WIC werden opgebracht.[162] In 1720 deed de Middelburgse koopman Pieter de la Rue nog een voorstel om twee nieuwe schepen vanuit Oostende naar Guinea uit te rusten en hij was bereid om een achtste deel van de uitredingkosten voor zijn rekening te nemen. J. Parmentier concludeert dat de organisatie van deze handelsvaart vanuit Oostende en de plannen voor de oprichting van de Guinea Compagnie van Oostende berustte op internationale financiering en in het bijzonder op de bijdragen van Zeeuwse ondernemers. 'They held key positions, for they not only advanced funds but also arranged for the ships, provided their cargoes and engaged the supercargos'. Maar de onderhandelingen vlotten kennelijk niet snel genoeg en de Zeeuwen zochten naar alternatieven. Na de oprichting van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) verloren de Zeeuwse kooplieden hun interesse in de handelsactiviteiten van Oostende.[163]

De MCC werd in juli 1720 opgericht, een totstandkoming die niet toevallig samenviel met de nationale en internationale speculatiewoede die Europa in dat jaar overspoelde. Toch kan de oprichting van de MCC niet louter en alleen door speculatiewoede verklaard worden, want de handelscompagnie bleek, samen met de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam, tot een van de weinig levensvatbare ondernemingen in de Republiek te behoren. Een van de doelstellingen van de Compagnie was 'de vervallen negotie' van de stad Middelburg nieuw leven in te blazen. Volgens F.Ph. Groeneveld en C. Reinders Folmer-van Prooijen zochten veel Zeeuwse kooplieden, die gedurende de laatste oorlog enorme winsten hadden behaald in de kaapvaart, naar nieuwe investeringsmogelijkheden, wat tot de oprichting van de MCC heeft geleid. Zij baseren zich daarbij op een uitspraak van de zittende Middelburgse burgemeester Cornelis Versluys, die in 1720 aan de leden van de raad mededeelde, dat diverse vooraanstaande Middelburgse kooplieden middelen zochten 'om de excessieve winsten bij de commissievaart bij den vorigen

161. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 250-251.

162. Zie verder hoofdstuk 5.

163. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 203-206.

oorlog genonchaleerden en na Holland gediverteerden handel binnen dese stad opnieuw aan te kweeken'.[164]

Maar in 1720 was de Spaanse Successieoorlog al zeven jaar ten einde en hadden de meeste Zeeuwse kooplieden hun verworven kapitalen uit de kaapvaart allang geïnvesteerd, waarbij een groot deel voor de illegale goederen- en slavenhandel was aangewend. Maar juist in deze risicovolle handelstak hadden zij met grote tegenslagen te kampen gehad, wat veel Zeeuwse kooplieden en assuradeurs op de rand van de ondergang had gebracht. Het totale verlies werd door de Zeeuwse WIC-bewindhebber Samuel Radermacher op ruim drie miljoen gulden geschat.[165] Voor de Zeeuwen bestond overigens niet de geringste twijfel over de Hollandse rol met betrekking tot de West-Indische handel en de intenties van Hollandse kooplieden om het Zeeuwse gewest ten gronde te richten.[166] En het zal deze Hollandse handelspolitiek zijn geweest, waarop Versluys in zijn een na laatste zinsnede op doelde.

Het is dus juist dat de Zeeuwen naar nieuwe investeringsmogelijkheden zochten, echter niet om de enorme kaapvaartwinsten te beleggen, maar uit economische noodzaak. Ook Kors meent dat het een gerechtvaardigde veronderstelling is 'dat kaapvaartreders na de oorlog aanvankelijk in de smokkelhandel nieuwe investeringsmogelijkheden zochten, maar omdat er in de jaren 1714-1715 door de WIC veel lorrendraaiers genomen werden, een aantal van deze kaapvaarders overging tot deelname in de pas opgerichte MCC'.[167]

Omdat enkele belangrijke en toonaangevende Middelburgse kooplieden en voormalige reders van smokkelschepen, zoals Pieter de la Rue, Hermanus Christiaense, Hermanus van de Putte en Jacobus Sluijters veel geld in de MCC hadden geïnvesteerd, werden zij tot het college van directeuren benoemd. Ook van sommige andere directeuren is de betrokkenheid bij de smokkelhandel onomstotelijk aangetoond, waarover later meer. Bovendien verkochten enkele hun voormalige smokkelschepen aan de nieuwe handelsmaatschappij.[168]

Voor de oprichters van de MCC viel het speculatiejaar 1720 dus eigenlijk op een zeer gunstig moment. Want alleen daardoor waren velen bereid om geld in de nieuwe onderneming te investeren. Een deel daarvan zal zich puur door speculatieve overwegingen hebben laten leiden, wat ook blijkt uit het aandeelhoudersregister van de MCC. Veel intekenaars, met name Engelsen, kwamen nooit met geld over de brug en zijn in de loop der jaren uit de boeken verdwenen. Maar voor een aanzienlijk deel van

164. Wisse, *De Commercie-Compagnie*, 13; Groeneveld, *De economische crisis*, 55; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 17.

165. ZA RvC L/13 en NA, CR 596, Lijst van geconfisqueerde Zeeuwse schepen, sedert 1714; GVL, Sa 5574, Brasser, *Beschijvinge der stadt Vlissinge*, 618.

166. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 1730, 254.

167. Kors, *Lorrendraaien*, 12.

168. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel,* 108-109, bijlage I. Dit waren onder andere Casparus Ribaut, Cornelis Speldernieuw en Philippus Bonket.

de investeerders zal het hoop op economische vooruitgang hebben betekend en dat zal mede tot de levensvatbaarheid van de onderneming hebben bijgedragen.[169]
Dat de oprichting van de MCC een typisch Middelburgs initiatief is geweest, wordt duidelijk geïllustreerd door de afname van Middelburgse lorrendraaiers. De smokkelschepen die in de jaren twintig van de achttiende eeuw op de West-Afrikaanse kust werden aangetroffen, waren hoofdzakelijk uit Vlissingen afkomstig, hoewel ook hun aantal drastisch was afgenomen. Zo zien we in de onderstaande tabel dat het Middelburgse aandeel van Zeeuwse lorrendraaiers gedurende de eerste twee decennia iets boven de veertig procent schommelde. Na 1720 zien we een procentuele halvering van het aantal Middelburgse smokkelschepen. Daarentegen steeg het aandeel van Vlissingse lorrendraaiers, dat gedurende de eerste twee decennia rond 47 procent schommelde, fors tot 65 procent van het totaal aantal Zeeuwse uitredingen.

Tabel 1.1. Herkomst van Zeeuwse lorrendraaiers

	Middelburg		Vlissingen		Veere		Zierikzee		onbekend		totaal	
1701-1710	58	44,3%	65	49,6%	1	0,75%	1	0,75%	6	4,6%	131	100%
1711-1720	64	39%	76	46,4%	6	3,6%	12	7,3%	6	3,7%	164	100%
1721-1730	8	20%	26	65%	2	5%	0	0%	4	10%	40	100%

Bron: bijlage I

Na de ontmanteling van het WIC-octrooi, in 1730, greep de MCC de mogelijkheid aan om op West-Afrika te gaan varen en de handelsmaatschappij zou daar in de daaropvolgende decennia voor een belangrijk deel van haar inkomsten van afhankelijk zijn. Aanvankelijk richtte zij zich alleen op de retourhandel, na 1740 werd tevens de slavenhandel opgezet. Op den duur overvleugelde deze zelfs de retourhandel en gedurende de tweede helft van de achttiende eeuw zou de MCC zich tot een belangrijke slavencompagnie ontwikkelen. De schepen die de MCC voor de Afrikaanse handelsvaart inzette, kwamen sterk overeen met de Zeeuwse lorrendraaiers die in de voorafgaande decennia op West-Afrika hadden gevaren en ook gezien het assortiment

169. Groeneveld, *De economische crisis*, 67-68; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 19-27.

aan koopmanschappen leken de compagnieschepen van de MCC meer op smokkelschepen dan op schepen van de WIC.[170] Ondanks de tien jaar die tussen de oprichting van de MCC en de vrije vaart op Afrika lag en waarin de MCC zich voornamelijk op Europese en West-Indische bestemmingen richtte, kan men zeggen dat de handelsmaatschappij uiteindelijk de georganiseerde en gelegaliseerde voortzetting is geworden van de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika.
Een andere belangrijke factor die de afname van de Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika heeft bevorderd, was de sterk toegenomen internationale concurrentie. Met name Engelse schepen verschenen na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog in groten getale op de West-Afrikaanse kust. Een Zeeuwse bron vermeldt dat er in de jaren twintig jaarlijks drie- tot vierhonderd buitenlandse schepen op de Afrikaanse kust aan het handelen waren.[171] E. Donnan concludeert dat aan het begin van de achttiende eeuw de Nederlandse invloed op de Afrikaanse handel tanende was en door de Engelsen naar de tweede plaats verdrongen was.[172]
Wel nam het aantal uitredingen van Engelse slavenschepen vanuit Holland en dan vooral vanuit Rotterdam, in die jaren toe. Er bestaan sterke aanwijzingen dat dit gebeurde door of met participatie van ingezetenen uit de Republiek. Volgens een memorie van Zeeuwse bewindhebbers waren er in 1722 dertien en in de eerste vier maanden van 1723 twee 'lorrendraayers van Rotterdam na Guinea geseylt', waarvan er nog één in Wight lag.[173]
Ondanks de sterke terugval van de lorrendraaierij zou er aan het einde van de jaren twintig een lichte opleving van de Zeeuwse smokkelhandel plaatsvinden. Directeur-generaal Jan Pranger schreef in 1730 aan de Heren Tien dat 'de sterke vaart, welke de enterloopers zeedert eenige tijt weedere hier ter custe koomen te exerceeren bedroeft mij te uytersten'.[174] Het is niet uit te sluiten dat de Zeeuwse kooplieden, met de verlenging van het WIC-octrooi in het voorruitzicht, daarmee druk hebben willen uitoefenen om de handelsvaart op Afrika voor alle ingezetenen in de Republiek vrij te geven.

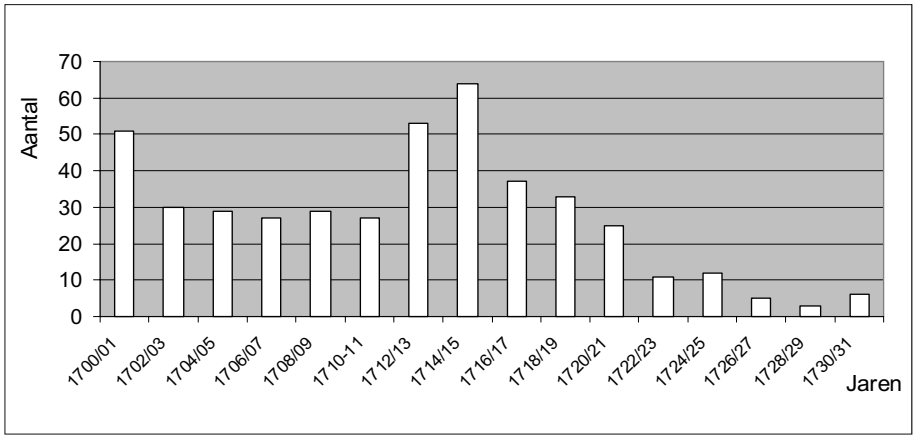
Omvang van de achttiende-eeuwse smokkelhandel

Net als voor de zeventiende eeuw is het voor de achttiende eeuw evenmin mogelijk om alle illegale goederen- en slavenreizen op West-Afrika te traceren. Vermoedelijk zijn tientallen lorrendraaiers door het onderzoeksnet geglipt, omdat het onomstotelijke bewijs van illegale handel ten enenmale ontbrak. Om de omvang van de illegale goederen- en slavenhandel gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw toch te kunnen bepalen, zal door extrapolatie een schatting worden gemaakt. Vanaf

170. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 164-167, bijlage VI. Zie voor de geëxporteerde koopmanschappen hoofdstuk 4.
171. ZA, RvC L/18, 'Concept om de kust van Guinea en Angola op recognitie te varen'.
172. Donnan, *Documents*, II, XIX.
173. NA, CR 577, 'Memorie betreffende de Guineesche Saak'.
174. NA, WIC 109, J. Pranger aan Heren Tien, 19 juli 1730.

1700 tot aan de verlenging van het gewijzigde octrooi van de WIC in 1730, zijn in totaal 442 uitredingen van lorrendraaiers getraceerd. Daaronder zijn ook twintig scheepsreizen meegerekend die met toestemming van de WIC plaatsvonden. Deze schepen waren voornamelijk uit Rotterdam en Amsterdam afkomstig en hadden Arguin of Senegal als bestemming.[175] Ervan uitgaande dat circa 85 tot 90 procent van alle smokkelreizen is getraceerd, zullen er tijdens het laatste, onveranderde handelsmonopolie van de WIC tussen de 490 en 520 particuliere schepen vanuit de Republiek op West-Afrika zijn uitgevaren.

Grafiek 1.3. Getraceerde smokkelreizen, 1700-1730



Bron: Bijlage I

Vergelijken we deze cijfers met het aantal uitredingen van compagnieschepen dan zijn de verschillen evident. De WIC reedde in dezelfde periode (1700-1730) 340 schepen uit. Maar daar zijn ook de 52 opgebrachte lorrendraaiers en vier Portugese of Franse schepen meegerekend die op de West-Afrikaanse kust door compagnieschepen werden opgebracht.[176] Schepen dus, die niet in de Republiek door de WIC waren uitgereed. Brengen we dat aantal in mindering, dan blijven 284 uitredingen van compagnieschepen over. In tegenstelling tot de WIC, waar het aantal uitredingen tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie zelfs iets zou teruglopen ten opzichte van de voorgaande periode, zou het aantal uitredingen van particuliere schepen voor de vaart op West-Afrika sterk toenemen. Dit aantal scheepsbewegingen overtrof die van de WIC in ruime mate en was bijna tweemaal zo groot. Wel was de vrachtcapaciteit van compagnieschepen, zoals we hierna nog zullen zien, aanzienlijk hoger dan die van lorrendraaiers.

175. Zie hoofdstuk 4.

176. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage I.

Van de 442 getraceerde uitredingen hadden 362 smokkelschepen een Zeeuwse thuishaven. Dat is 81,9 procent. Toch mogen we veronderstellen dat het aandeel van niet-Zeeuwse reders groter is geweest dan de cijfers ons doen geloven. Ten eerste vonden de uitredingen van smokkelschepen in Zeeland, in tegenstelling tot elders in de Republiek, in alle openheid plaats. Bronnenmateriaal is zodoende meer voorhanden. Ten tweede lieten Hollandse reders, uit angst voor ontdekking, diverse smokkelschepen door Zeeuwse boekhouders uitrusten. In werkelijkheid waren dit dus geen Zeeuwse, maar Hollandse lorrendraaiers met een geringe Zeeuwse participatie.[177] Desalniettemin mogen we concluderen dat het leeuwendeel van smokkelschepen uit Zeeuwse gewest afkomstig was en dat de Zeeuwen circa driekwart van het totaal aantal uitredingen voor hun rekening namen. Ook in de correspondentie tussen het compagniepersoneel aan de West-Afrikaanse kust en de bewindhebbers van de WIC in patria, werd doorgaans niet over Nederlandse, maar over 'Zeeuwsche enterlopers of lorrendraaijers' gesproken.

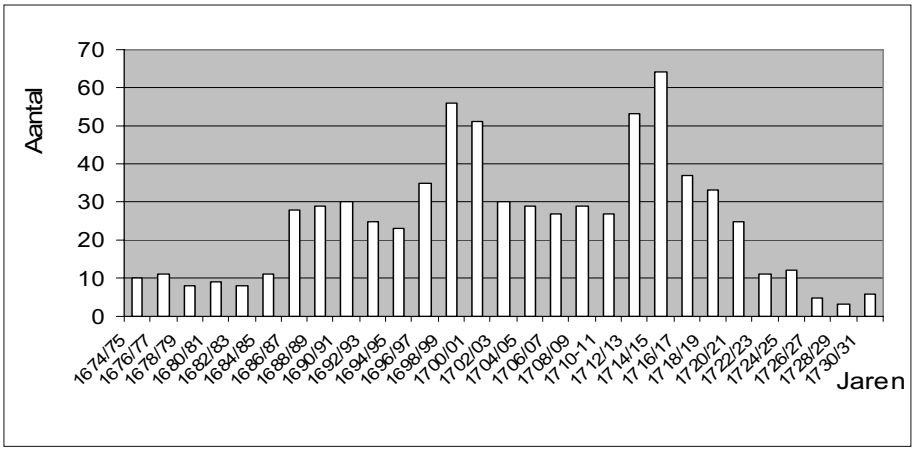
Dat de Zeeuwen zich vanaf de zeventiende eeuw in toenemende mate met de lorrendraaierij hebben beziggehouden, is in een voorgaande paragraaf al grotendeels toegelicht. Door de economische achteruitgang van het gewest hadden veel Zeeuwse kooplieden belangen in de risicovolle scheepvaart. Tijdens de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog was de Nederlandse kaapvaart bijvoorbeeld een overwegend Zeeuwse aangelegenheid. Zo zeilden vanuit Middelburg en Vlissingen in 1703 alleen al 47 commissievaarders uit, die gewapend waren met 990 stukken geschut. Bovendien stonden nog vijf schepen op stapel en waren er nog eens 25 koopvaardijschepen met commissie uitgereed.[178] Maar de commissievaart kon alleen bedreven worden in tijden van oorlog. Zodra de vrede gesloten was, werd de reguliere handelsvaart weer hervat, maar juist daar ontstonden in de loop van de zeventiende eeuw steeds meer problemen. Door de Hollandse concurrentie moesten de Zeeuwse kooplieden het in de internationale handel steeds vaker tegen hun Amsterdamse of Rotterdamse collega's afleggen. Ter compensatie zochten zij naar nieuwe mogelijkheden om hun scheepvaart rendabel te houden en daarbij bleek de lucratieve smokkelhandel op West-Afrika een goed alternatief te zijn.

Gedurende het (ongewijzigde) handelsmonopolie van de Tweede West-Indische Compagnie (1674-1730) zijn 725 scheepsuitredingen van smokkelschepen getraceerd. Het totaal aantal uitredingen van smokkelschepen, die gedurende het WIC-octrooi op West-Afrika heeft gevaren, zal naar schatting tussen de 800 en 850 schepen hebben gelegen. Zoals in het staafdiagram, dat een samenvoeging is van de grafieken 1.1 en 1.3, duidelijk valt af te lezen, beleefde de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika zijn hoogtepunt tussen 1685 en 1720. Zie grafiek 1.4.

177. Zie hoofdstuk 2.

178. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 124.

Grafiek 1.4. Getraceerde smokkelreizen, 1674-1730



Bron: Bijlage I

De ontmanteling van het handelsmonopolie, 1730

Het proces dat tot ontmanteling van het handelsmonopolie van de WIC heeft geleid, is door Den Heijer uitvoerig beschreven in zijn dissertatie over de Tweede West-Indische Compagnie.[179] Daarom zal ik mij hier beperken tot een korte uiteenzetting over deze episode uit de geschiedenis van de WIC, waarmee definitief een einde kwam aan ruim honderd jaar lorrendraaierij op West-Afrika.

In 1730 verstreek de geldigheidsduur van het WIC-octrooi en moest die door de Staten-Generaal opnieuw worden verlengd. De bewindhebbers besloten om de procedure van octrooiprolongatie in een vroeg stadium te starten en dienden in augustus 1727 een eerste verzoek tot verlenging van het handelsmonopolie bij de Staten-Generaal in. Twee jaar daarvoor had Daniël Scheurwater, rekenmeester van de Zeeuwse kamer van de WIC, namens zijn 'principalen' al een rapport ingediend bij de vergadering van Zeeuwse hoofdparticipanten waarin een openstelling van de handelsvaart op West-Afrika, tegen betaling van recognitie aan de Compagnie, werd bepleit. Dit rapport werd met eenparigheid van stemmen aangenomen en als punt van bespreking op de agenda gezet.[180] Enige tijd later vormde een groep Vlissingse kooplieden, die kort daarna door Middelburgse kooplieden werd gevolgd, een adresbeweging tegen de ongewijzigde voortzetting van het handelsmonopolie en ook zij drong in een verzoekschrift aan op openstelling van de Afrikaanse handel, tegen betaling van recognitie aan de WIC. Ter ondersteuning van hun standpunt voerden zij meerdere argumenten aan die moesten aantonen dat vrijhandel op Afrika niet alleen gun-

179. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 299-314.

180. ZA, MPTvP 83, Resolutie hoofdparticipanten WIC kamer Zeeland, 3 juli 1725.

stig voor de WIC zou zijn, maar de gehele handel en nijverheid in de Republiek zou bevorderen. Als voorbeeld haalden de Vlissingse kooplieden de Engelse situatie aan waar het monopolie van de Royal African Company in 1698 was opgeheven. Het einde van het monopolistische handelsstelsel had de Engelse Guineavaart een geweldige impuls gegeven en het aantal Engelse schepen dat op West-Afrika handeldreef, was in korte tijd gestegen tot boven de tweehonderd per jaar, waardoor er veel geld in de Engelse compagniekas vloeide. De Vlissingse kooplieden schatten dat er jaarlijks ongeveer vijftig particuliere schepen in de Republiek voor de handelsvaart op Afrika zouden worden uitgereed, waarvan veertien slavenschepen. Daarmee zou de WIC, volgens de Zeeuwse kooplieden, ruim een kwart miljoen gulden aan extra inkomsten ontvangen.[181]

De voorstellen van de Vlissingse en Middelburgse kooplieden werden in november 1728 door gedeputeerden bij de Staten van Zeeland ingediend, die de kwestie op hun beurt bij de Staten-Generaal aanhangig maakten. Zodra de bewindhebbers van de kamer Amsterdam lucht van de zaak kregen, stelden zij hun collega's van de kamer Zeeland op de hoogte en drongen op tegenmaatregelen aan. Volgens de Amsterdamse bewindhebbers zou de openstelling van de handelsvaart op Afrika de WIC geen voordeel opleveren, maar juist haar ondergang inluiden. De becijferde inkomsten aan recognitiegelden zouden, als die al werden betaald, volstrekt ontoereikend zijn voor de bekostiging van de handelsforten langs de West-Afrikaanse kust. Dit zou uiteindelijk tot sluiting en ontmanteling van de forten leiden, waardoor de Afrikaanse handel volledig in buitenlandse handen zou komen. Bij hun argumentatie haalden de Amsterdamse bewindhebbers eveneens het voorbeeld van de RAC aan en stelden dat die juist door de vrijhandel op West-Afrika in steeds grotere financiële problemen was geraakt.

Zeeuwse bewindhebbers deelden de mening van hun Amsterdamse collega's maar ten dele. Weliswaar vonden zij ook dat het nieuwe octrooi waarborgen moest bevatten voor het voortbestaan van de bezittingen van de Compagnie in West-Afrika, want het verlies daarvan zou niet alleen voor de WIC, maar voor de gehele Republiek nadelig zijn. Maar in tegenstelling tot de andere kamers waren de Zeeuwse bewindhebbers voorstander van een gedeeltelijke openstelling van de Afrikaanse handel. Alleen een strook van ongeveer zestig mijl langs de Goudkust, waar de compagnievestigingen zich bevonden, moest als octrooigebied gehandhaafd blijven. Het overige West-Afrikaanse kustgebied zou voor vrijhandel moeten openstaan. Met deze Zeeuwse opstelling was er een diepe verdeeldheid ontstaan binnen de WIC, die gepaard ging met verhitte discussies tussen voor- en tegenstanders van een ongewijzigde voortzetting van het WIC-octrooi.

181. ZA, RvC L/3 'Request der Coopluyden aan de Magistraet van Vlissingen over de vrije Vaert op de Kuste'; NA, VWIS 904 'Kort relaas behelsende de voordelen die de Republiek, Westindische Compagnie en ingesetenen deser lande konnen trekken bij 't openstellen van de vrije vaart op de kusten van Africa en America, mits betalende behoorlijke recognitie', circa 1727.

In de tussentijd werkten de Staten van Zeeland aan een uitgewerkte octrooiwijziging voor de Staten-Generaal. Daarbij kwam het accent te liggen op het ontkrachten van het Amsterdamse argument dat de Compagnie sinds haar heroprichting in 1674 winst zou hebben gemaakt. Ook wat de slavenhandel betreft, werden nieuwe suggesties aangedragen. Toen de Amsterdamse bewindhebbers begrepen dat de Staten van Zeeland geen water bij de wijn wensten te doen, kwamen zij aan de eisen van de Zeeuwen tegemoet. Eind mei 1730 kwamen de onderhandelingen in een beslissende fase en op 8 augustus werd het herziene WIC-octrooi door de Staten-Generaal voor een periode van dertig jaar verlengd.
In dit herziene octrooi werd vastgelegd dat de eerdergenoemde strook van zestig mijl aan de Goudkust een exclusief handelsgebied van de WIC zou blijven. De overige Afrikaanse kustgebieden waren tegen betaling van recognitie vrij voor particuliere handelaren uit de Republiek. Ook de slavenhandel werd grotendeels vrijgegeven. Alleen voor de slavenhandel op Suriname, Essequibo en Berbice behield de Compagnie het exclusieve handelsrecht. Met dit nieuwe octrooi, dat van het eens zo uitgebreide handelsmonopolie van de WIC niet veel had overgelaten, hadden de Zeeuwse kooplieden een belangrijke overwinning behaald.[182]

Recognitie

In het nieuwe octrooi werden tevens de bepalingen vastgelegd omtrent de particuliere handelsvaart op Afrika. Zo moesten de schepen in de Republiek zijn gebouwd en uitgerust en mochten de vaartuigen niet langer zijn dan 120 voet. Bovendien waren fluitschepen voor de Afrikaanse handel uitgesloten. De paspoorten die bij een van de kamers van de WIC moesten worden aangevraagd, werden verstrekt voor een enkele reis met een geldigheidsduur van twaalf maanden, ingaande op de dag van uitgifte. Voor een driehoeksreis naar Afrika en Amerika werd zestien maanden gerekend. Voor overschrijding van de genoemde periode werd een naheffing berekend.
Voor de bepaling van de verschuldigde recognitie, had de Compagnie beëdigde ijkmeesters aangesteld, die via een ingewikkelde berekening de hoogte van het lastgeld vaststelden. Door recognitieafdracht aan de WIC waren de reders van particuliere schepen vrijgesteld van in- en uitvoerbelastingen. Om naleving van de artikelen uit het octrooi af te dwingen, moesten de reders wel een borg deponeren. Voor overtreding daarvan werd een boete in rekening gebracht van zesduizend gulden.[183] In de eerste drie jaar na de openstelling van de particuliere handelsvaart op Afrika zou ruim 226.000 gulden aan recognitie in de compagnieskas vloeien.[184]

182. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 299-312.

183. Nader Prolongatie van het Octroi voor de Westindische Compagnie, 8 augustus 1730; *Hedendaagsche Historie*, XI, 526. Het laadvermogen werd in lasten uitgedrukt. Eén last was 4.000 Amsterdamse pond of circa 1.975 kilo.

184. ZA, VVvC 35, 'Lastgelden van & na de kuste van Africa ontfangen bij de kamer Zeeland, zedert 18 September 1730 tot 12 November 1733'; Ibidem, 'Lastgelden door de Camer Amsterdam ontfangen wegens de Cust van Africa, 't zedert September 1730'.

Nader Prolongatie
van het
OCTROI
voor de
WESTINDISCHE
COMPAGNIE
en van de eerſte prolongatie van
dien, voor den tyd van nog
dertig jaaren.

Gearreſteert den 8. Auguſti 1730.

IN 'sGRAVENHAGE,
By JACOBUS SCHELTUS, ordinaris Drucker van de
Hoog Mog. Heeren Staaten Generaal der Vereenigde Nederlanden.
ANNO 1730. *Met Privilegie.*

Titelpagina van de 'Nader Prolongatie van het Octroi' dat op 8 augustus 1730 door de Staten-Generaal aan de WIC werd verleend. (Particuliere collectie)

Memorie, Van de Navigatien op Affrica
wegens 't Vertier der onderstaande Schepen
Ter Reisse Rayde gedaan

Memorie betreffende afgedragen recognities en na premies van enkele Zeeuwse schepen, 1731. (Zeeuws Archief)

Maar al spoedig ontstond er onenigheid over de scheepsmeting ter berekening van het lastgeld en in januari 1731 dienden verscheidene Zeeuwse boekhouders een klacht in bij de Staten-Generaal. Zij meenden dat de door de ijkmeesters van de Compagnie

uitgevoerde scheepsmeting onjuist was, waardoor er voor de reders te veel lastgeld in rekening werd gebracht. Na uitgebreid onderzoek werd de klacht door de Staten-Generaal ongegrond verklaard.[185]

De Zeeuwse kooplieden lieten het daar echter niet bij zitten en dienden enkele maanden later een nieuw verzoekschrift in bij de Staten-Generaal. Daarin drongen zij aan op een volledige openstelling van de handel op West-Afrika, dus inclusief de verboden zestig-mijlszone op de Goudkust. Daarnaast verzochten zij de gewestelijke vertegenwoordiging om de geldigheidsduur van de door de Compagnie afgegeven paspoorten te verlengen. Door de lange tijd die nodig was om de Afrikaanse producten en slaven te verwerven, was het voor veel schippers onmogelijk om binnen twaalf maanden een retourreis naar Afrika te volbrengen. En door de opgelegde 'napremies' die daarop volgden, was het voor veel kooplieden erg moeilijk om een winstgevende handel op Afrika te drijven. Zo werd Jacob Guépin, boekhouder van de *Agtienhoven*, in september 1732 aangeslagen voor een naheffing van 2.600 gulden. Bij vertrek, op 11 december 1730, had Guépin al 3.900 gulden lastgeld afgedragen. Volgens een opgave van de Vlissingse boekhouder bedroeg het verlies van deze reis ruim 8.000 gulden. Later zou Guépin, als tegemoetkoming, 650 gulden restitutie ontvangen. Soms viel de naheffing zelfs hoger uit dat het reeds betaald lastgeld. Zo betaalde de MCC 5.100 gulden premie voor de *Eendracht*, die op 17 december 1730 voor een retourreis naar West-Afrika vertrok. Ruim twee jaar later arriveerde het fregat in Middelburg en moest de MCC nog eens 5.525 gulden aan naheffing betalen. Naast de opgelegde premies bleek deze reis bovendien een negatief handelssaldo op te leveren, waardoor het totale verlies van deze uitreding op 66.420 gulden uitkwam. Ook veel andere Zeeuwse schepen, die na 8 augustus 1730 voor de vrije vaart op Afrika waren uitgereed, werden met hoge naheffingen belast.[186] Daarom wensten de Zeeuwse kooplieden een verlenging van de reisduur van twaalf naar zestien maanden. Voor de driehoekshandel zou een duur van twintig maanden wenselijk zijn. Bovendien drongen de Zeeuwse kooplieden aan op een volledige openstelling van de slavenhandel, dus inclusief de Nederlandse koloniën in Amerika. Mocht dat laatste verzoek niet ingewilligd worden, dan gingen zij evenwel akkoord met toestemming om de in Afrika ingekochte slaven aan de WIC te mogen verkopen.[187]

185. NA, SG 3786 en 3787, Resoluties Staten-Generaal, 10 januari 1713 en 21 januari 1732.

186. ZA, MPTvP 99, 'Memorie, van de Naviganten op Africa wegens 't Verlies der onderstaande schepen in hunne reyze gedaan' en 'Lastgelden van en naa Africa ontfangen bij de Edele Westind: Compagnie ter kamer Zeelandt, zedert de vernieuwing van 't Octroij'; NA, CR 573, Lijst van Zeeuwse schepen en betaalde recognitie, ongedateerd.

187. ZA, VVvC 35, 'Memorie van de Poincten en Articulen die de respective Koopluijden en Naviganten op de kusten van Africa oordelen te moeten hebben omme de voors. Vaart en Navigatien te konnen continueren, die anders te vresen is geheel zal vervallen aan de vreemde Mogendheden, soo Engelse, Franse als andere'; Ibidem, 'Extract uyt de Resolutien van de Ho. Mog. Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden'. Verzoek van boekhouders en reders van dertien fregatschepen van Middelburg en Vlissingen, 15 september 1731.

Het 'Nader Reglement' van 1734

Om tot een afgewogen oordeel te komen, besloten de Staten-Generaal de Zeeuwse klachten te onderzoeken. Daarvoor werd een adviescommissie ingesteld, bestaande uit leden van de Staten van Zeeland en Holland. De Zeeuwse belangen werden door de gedeputeerde van Zeeland Willem van Citters behartigd, die tevens burgemeester was van de stad Middelburg. Van Citters wist gedurende de onderhandelingen succes te boeken en de Zeeuwse klachten werden grotendeels gegrond verklaard. Het enige discussiepunt dat resteerde, vormde de in 1715 geconfisqueerde Zeeuwse lorrendraaier *Vlissings Welvaren*. Deze zaak en de afwikkeling daarvan zullen in hoofdstuk 5 besproken worden. Toen de partijen hierover tot overeenstemming waren gekomen, werd het 'Naader Reglement' door de Staten-Generaal op 6 oktober 1734 bekrachtigd. Daarmee kwam een definitief eind aan het handelsmonopolie van de WIC en was de vaart op Afrika voor alle ingezetenen van de Republiek opengesteld. Alleen de slavenhandel op de Nederlandse koloniën bleef het exclusieve recht van de WIC.[188] De verwachting van de eerdergenoemde groep Vlissingse kooplieden, dat er jaarlijks ongeveer vijftig particuliere schepen bij openstelling van de handelsvaart op West-Afrika zouden worden uitgereed, is niet uitgekomen.[189] Tussen augustus 1730 en de bekrachtiging van het 'Naader Reglement', zeilden slechts 42 Zeeuwse en 9 Amsterdamse schepen naar West-Afrika. Het geschatte aantal jaarlijkse uitredingen werd dus pas in vier jaar gehaald. Weliswaar nam dat aantal vanaf de jaren veertig van de achttiende eeuw in omvang toe, maar piekte slechts incidenteel boven de twintig uitredingen per jaar. Alleen na 1765 steeg dat aantal boven de dertig per jaar.[190] Het door de Vlissingse kooplieden genoemde aantal was dus een misrekening of een bewuste overdrijving waarmee aantrekkelijke inkomstenverwachtingen voor de WIC werden voorgespiegeld.

Op een ander punt hebben de Zeeuwen misschien wel gedeeltelijk gelijk gekregen. Het monopolistische handelsstelsel heeft de concurrentiepositie van de Republiek ten opzichte van het buitenland geen goed gedaan. De onderlinge strijd tussen de WIC en lorrendraaiers was het spreekwoordelijke gevecht tussen twee honden die vechten om een been waarbij de derde ermee heengaat. Sommige historici spreken zelfs hun verbazing erover uit 'waarom de tweede WIC zo lang is blijven bestaan, ja waarom zij eigenlijk werd opgericht'.[191] Andere menen dat de veronderstelling dat het monopolie van de WIC schadelijk zou zijn geweest voor de ontwikkeling van de Republiek, niet op harde feiten berust, maar op hardnekkige vooroordelen.[192] De concurrentiestrijd met de Engelsen hadden de kooplieden uit de Republiek niet kunnen winnen, zelfs niet als de WIC al aan het eind van de zeventiende eeuw de handel op Afrika had vrij-

188. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, VI, 1414, 'Gearresteert een nader Reglement op de vrye Vaart op de Kusten van Africa', 6 oktober 1734.

189. NA, VWIS 904, 'kort relaas […], mits betalende behoorlijke recognitie'.

190. NA, VWIS 1244, Lijst van schepen voor de vrije vaart op Afrika, 1730-1766.

191. De Vries en Van der Woude, *Nederland*, 543.

192. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 379.

gegeven. We kunnen slechts constateren dat de handelaren uit de Republiek in de zeventiende eeuw nog de eerste viool in Afrika speelden, maar aan het einde van de achttiende eeuw naar de derde plaats waren verdrongen.[193] Een teloorgang die nog het beste verklaard kan worden door een aantal sociaaleconomische factoren die tot een algemene economische stagnatie in de Republiek heeft geleid en waarvan de monopolistische handelspolitiek er slechts één is geweest. Maar ook het verlies van het *asiento* en de sterke economische bloei en vooruitgang in het buitenland hebben hier een belangrijke rol bijgespeeld. De periode van circa 1735 tot 1760 was voor de Republiek een tijdperk van ongunstige conjunctuur, die naast de hiervoor genoemde factoren onder meer door protectionistische maatregelen in het buitenland en het gedeeltelijke verlies van de stapelmarkt werden veroorzaakt.[194]

Besluit

De Zeeuwen kenden een lange traditie in de risicovolle scheepvaart en het ontduiken van het handelsmonopolie van de WIC was een van de facetten van deze handelsvaart. Hoewel zij aan het begin van de zeventiende eeuw nog sterke tegenstand boden aan de wens van Hollandse kooplieden om delen van het handelsmonopolie van de WIC te ontmantelen, zouden de Zeeuwse kooplieden na de Vrede van Munster in toenemende mate bij de illegale goederen- en slavenhandel betrokken raken. Na het faillissement van de Eerste WIC en de heroprichting van de Tweede WIC zou de illegale handelsvaart op Afrika zelfs een typisch Zeeuwse aangelegenheid worden.

Hoewel de Zeeuwse smokkelhandel permanent werd gedreven, was de intensiteit ervan toch aan sterke schommelingen onderhevig. Tijdens oorlogen legden veel Zeeuwse reders zich toe op de kaapvaart, om vervolgens na het sluiten van de vrede weer over te schakelen op de smokkelhandel. De illegale goederen- en slavenhandel bereikte na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog zijn hoogtepunt. Vele tientallen smokkelschepen werden in die naoorlogse jaren in de Republiek uitgereed en de meeste daarvan deden goede zaken. Toch wist de Compagnie de smokkelhandel enkele zware slagen toe te brengen en werden er in de eerste vijf jaar na de Vrede van Utrecht maar liefst 28 lorrendraaiers door compagnieschepen opgebracht, een recordaantal in de geschiedenis van de WIC.

Ofschoon de WIC al vanaf haar oprichting de smokkelhandel bestreed, was zij niet in staat om die in te dammen. Integendeel. Aan het einde van de zeventiende eeuw zou de lorrendraaierij sterk groeien en werden er gedurende de eerste octrooiperiode van de Tweede WIC naar schatting 320 tot 350 smokkelschepen vanuit de Republiek voor de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika uitgereed. In de achttiende eeuw zou dit aantal verder oplopen tot naar schatting ruim vijfhonderd, waarvan er 442 zijn getraceerd.

193. Donnan, *Documents*, II, XIX.

194. Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 652-657.

Wanneer deze cijfers met die van de WIC worden vergeleken, dan kunnen we slechts vaststellen dat de omvang van de smokkelhandel, gemeten in scheepsbewegingen, in het laatste kwart van de zeventiende eeuw gelijk was met die van de Compagnie. In de achttiende eeuw zou dat aantal zo sterk toenemen dat die het aantal uitredingen van compagnieschepen in ruime mate overtrof. Het aantal smokkelreizen was bijna twee keer zo groot als het aantal scheepsreizen van de Compagnie.
Voordat de Staten-Generaal het grondig herziene octrooi aan de WIC in 1730 verleenden, was de smokkelhandel al over zijn hoogtepunt heen. Vanaf 1720 zou die door een combinatie van factoren, zoals de nieuwe bestrijdingscampagne van de smokkelhandel door de WIC en de oprichting van de MCC, sterk afnemen. Een groot aantal Zeeuwse kooplieden zou in de daaropvolgende jaren in de nieuwe Middelburgse handelsmaatschappij investeren en de MCC zou uiteindelijk uitgroeien tot een belangrijke Nederlandse speler op de Afrikaanse kust.
In totaal zijn tijdens de twee octrooiperioden van de Tweede WIC (1674-1730) 725 smokkelreizen getraceerd, zodat er in die periode tussen de 800 en 850 lorrendraaiers op West-Afrika hebben gevaren. Daarvan was ruim driekwart uit het Zeeuwse gewest afkomstig was. Zoals hiervoor al werd opgemerkt, was de illegale goederen- en slavenhandel niet constant en uit het jaarlijks uitgerede aantal lorrendraaiers kunnen we concluderen dat de smokkelhandel zijn bloeiperiode beleefde tussen 1685 en 1720.

2. Reders en bemanningsleden

Net als de kaapvaart was de illegale goederen- en slavenhandel een riskante onderneming die investeerders grote winsten, maar ook enorme verliezen kon opleveren. Om deze risico's zoveel mogelijk te beperken, bestonden er meerdere vormen van risicospreiding. Kooplieden investeerden bijvoorbeeld niet hun complete vermogen in de smokkelhandel, maar hadden tevens belangen in de reguliere handel of bezaten aandelen in grote handelscompagnieën. Een aanzienlijk aantal had zelfs grote belangen in de WIC. Daarnaast droeg een reder van een lorrendraaier niet het gehele risico, omdat er meerdere investeerders bij de uitreding betrokken waren die samen de partenrederij vormden.

Maar wie waren deze kooplieden die bereid waren om een deel van hun vermogen in illegale handelsactiviteiten te steken en waar kwamen zij vandaan? We zullen zien dat vele tot de politiek-economische bovenlaag behoorden en vooral uit het Zeeuwse gewest afkomstig waren. Een groot aantal had politieke invloed binnen de verschillende Zeeuwse stadsregeringen of het gewestelijk bestuur en wist zijn belangen en die van zijn zakenpartners naar volle tevredenheid te behartigen. Het zal daarom weinig verbazing wekken dat de Zeeuwse autoriteiten steevast weigerden om hun medewerking te verlenen aan de vervolging van lorrendraaiers. De meeste Zeeuwse kooplieden zagen de particuliere handel op West-Afrika overigens niet als een onrechtmatige daad. Het octrooigebied van de WIC was namelijk van oudsher een belangrijk handelsdomein van de Zeeuwen en zij zagen de bemoeienissen uit Holland vooral als pogingen om de Atlantische handelsvaart te domineren.[1] De meningsverschillen tussen de Hollandse en Zeeuwse kooplieden over bijvoorbeeld de illegale vaart op West-Afrika vormden dan ook een vast onderdeel in de langslepende rivaliteit tussen het Hollandse en Zeeuwse gewest.

Naast sociaaleconomisch onderzoek van de belangrijkste Zeeuwse belanghebbenden bij de smokkelhandel is ook hun financiële positie onderzocht. Aan de hand van belastingregisters is zowel het inkomen op jaarbasis als de inkomensontwikkeling van de belangrijkste reders en families bestudeerd. Tevens is inzicht verkregen in hun vermogenspositie door onder andere de aandeelhoudersregisters van enkele grote handelscompagnieën en gegevens over de aan- en verkoop van roerende en onroerende goederen te onderzoeken.

Ondanks het feit dat de meeste lorrendraaiers in Zeeland werden uitgereed, lieten de Hollandse kooplieden zich in de smokkelhandel niet onbetuigd. Maar in tegenstelling tot het Zeeuwse gewest vonden de uitredingen daar meer in beslotenheid plaats of lieten de Hollandse reders hun schepen in Zeeland uitrusten. Ook kreeg een groep

1. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis', II, 94-95; Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*, 4-16.

Rotterdamse kooplieden in 1711 van de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie het recht om op Arguin en op de kust van Senegal handel te drijven. Andere Hollandse kooplieden, veelal van Sefardische joodse afkomst, maakten gebruik van hun handelscontacten op het Iberisch Schiereiland en waren bij de illegale slavenhandel betrokken.
Ten slotte zal aan de herkomst, omvang en samenstelling van de scheepsbemanning aandacht worden besteed. Daarin zullen de schippers van lorrendraaiers een speciale plaats innemen, want van hen werden niet alleen goede navigatievaardigheden verlangd, maar zij moesten bovendien als koopman over ruime kennis van de Afrikaanse ruilhandel beschikken. Bovendien was tactisch inzicht wenselijk om vijandelijke schepen de loef af te steken. Ook voor de bemanningsleden van lorrendraaiers was de vaart op West-Afrika risicovol. Zij werden daarbij aangespoord door een aantrekkelijk beloningssysteem dat naast gage uit uiteenlopende emolumenten bestond.

Partenrederij
Om het risico van schade of verlies van smokkelschepen door stranding of inbeslagneming door kapers, piraten of de WIC te beperken, was participatiedeling een gangbare vorm van ondernemen. Daarbij was de financiering van de uitreding in handen van meerdere personen. Investeerders in de smokkelhandel verenigden zich in zogenaamde partenrederijen, waarin zij elk een deel van de kosten voor hun rekening namen. Deze investeringsvorm was overigens geen typisch kenmerk van de kaap- en smokkelvaart; ook in de reguliere handelsvaart en in de visserij was het al sinds de vijftiende eeuw gebruikelijk om risico's via het systeem van partenrederij over meerdere personen te spreiden. Een bijkomend voordeel was dat ook minder kapitaalkrachtigen, zoals ambachtslieden en schippers, in de uitreding van een smokkelschip konden participeren. Bovendien konden de scheepsparten desgewenst worden doorverkocht of worden vererfd. Na afloop deelden de reders in de winst of het verlies van de smokkelreis naar rato van hun geldelijke inbreng in de onderneming.
De scheepsparten van lorrendraaiers konden sterk in grootte variëren, maar schommelden, zover bekend, bij de meeste smokkelschepen tussen een kwart en zestiende part. Zo waren de scheepsparten van de *Peerl* en *Fortuijn*, die in december 1700 voor de driehoekshandel werden uitgereed, verdeeld volgens de laatstgenoemde partendeling. Bij deze uitreding waren elf aandeelhouders betrokken, waarvan boekhouder Jan Walrand Sandra het grootste aandeel in de onderneming bezat.[2] De *Liefde*, een ander Zeeuws smokkelschip dat in 1715 door een compagniekruiser werd opgebracht, kende eenzelfde partenverdeling. In totaal waren dertien belanghebbenden bij deze uitreding betrokken. Twee voorbeelden van kwartverdelingen treffen we bij de uitredingen van de smokkelschepen *Aletta Galeij* en *Elisabeth Galeij* aan.[3] Toch

2. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*. Zie ook Paesie, 'De illegale goederen- en slavenreis van het fregat de *Peerl*'.
3. ZA, RAZE 641, Notariële akte van notaris Gillis Thijssen, 4 juni 1720; NA, NBKG 256, processtukken van de Liefde, 1715; NA, NBKG 253 en 264, processtukken van de *Aletta Galeij*, 1713 en *Elisabeth Galeij*, 1721.

mogen we een groter aantal participanten met een gering aandeel in de uitreding niet uitsluiten. De bronnen zwijgen hierover, maar scheepsparten tot 1/128 waren binnen de kaapvaart niet onbekend. Verder wisten de zeelieden van opgebrachte lorrendraaiers tijdens de verhoren meestal alleen de belangrijkste reders te noemen, terwijl het aandeel van deze reders hen gewoonlijk onbekend was.[4]

De organisatie van de uitreding verliep via de boekhouder. Hij bezat gewoonlijk een aanzienlijk aandeel in de rederij. Naast de leiding over de uitrusting van het schip en de werving van het personeel was hij verantwoordelijk voor de afhandeling van de noodzakelijke scheepspapieren, de afdracht van belastingen en de administratie. Daarvan legde hij verantwoording af aan de overige reders. Hij rekende hiervoor een provisie van één procent over zowel de uitredingskosten als de bruto-opbrengst. De meeste boekhouders waren lieden van gewicht binnen de Zeeuwse samenleving. Zij waren daardoor in staat de belangen van de rederij tot bij de hoogste instanties te behartigen. Daarnaast waren zij zeer deskundig in de koophandel en zaken betreffende de scheepvaart. Boekhouders van smokkelschepen moesten bijvoorbeeld goed geïnformeerd zijn over de Afrikaanse vraag naar koopmanschappen en de politieke situatie op de West-Afrikaanse kust. Een van hun taken was namelijk het opstellen van de instructiebrief voor de schipper, met daarin aanwijzingen die bepalend konden zijn voor het welslagen van de reis. Om die reden had een aanzienlijk aantal Zeeuwse reders grote belangen in de WIC. Als hoofdparticipanten hadden zij namelijk toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten en eventuele maatregelen die de WIC tegen de lorrendraaierij trof.[5]

Dat deze voorkennis door reders van lorrendraaiers werd gebruikt, bewijzen de bronnen. Zo schreef Willem Bosman in zijn *Naukeurige Beschryving van de Guinese Goud, Tand- en Slaven-kust*, dat als een aanvraag van een nieuw product of bepaalde textielkleuring naar de bewindhebbers in Nederland was verstuurd, de lorrendraaiers die als eerste op de West-Afrikaanse kust wisten aan te bieden.[6] Ook directeur-generaal Willem de la Palma sprak zijn bezorgdheid hierover uit. In 1703 meldde hij aan de Heren Tien dat zodra een ‘petitie van koopmanschappen’ naar patria was verzonden, de lorrendraaiers ‘als met arends vleugelen na herwaarts komen, zijnde beladen met een soort van al sulke goederen, als wij hadden gepetitioneert’. Bovendien wisten zij deze koopmanschappen eerder aan te bieden, omdat de lorrendraaiers sneller werden uitgerust en goede zeilers waren. Zij bezaten zodoende ‘de preferentie van de markt’. Over de herkomst van deze informatie trad hij niet in details, maar hij liet zich wel ontvallen dat ‘mogelijk wel te gissen soude sijn’ waar die vandaan kwam.[7]

4. NA, NBKG 248-266, Processtukken van opgebrachte lorrendraaiers; Hart, ‘Rederij’, 106-111; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 32-34.
5. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 83; Den Heijer, ‘Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika’, 146.
6. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 8.
7. NA, WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, 10 oktober 1703.

De la Palma sprak niet alleen uit ervaring als directeur-generaal, maar tevens als oudschepen en raad van Middelburg.[8]

Opdracht aan Willem de la Palma. Kopvignet in *Hollands aeloude vrijheid buiten het stadhouderschap* van E. van der Hoeven (Amsterdam 1706). Kopergravure van Romeijn de Hooghe. (Particuliere collectie)

8. Ibidem, Testament van W. de la Palma, 485-488; Van der Bijl, *Idee en Interest*, 34 en 63. Zie ook Den Heijer 'Troebelen op de Kust'.

Een ander bewijs van aangewende voorkennis vormde de instructiebrief voor Pieter Deinout, schipper van de in 1715 opgebrachte Zeeuwse lorrendraaier *Herstel van Zeeland*. Daaruit bleek dat een Zeeuwse bewindhebber van de WIC aan reders van smokkelschepen inlichtingen had verschaft over de Afrikaanse handel. In de gewraakte passage stond dat: 'Een bewindhebber van de WIC dezer kamer, heeft mij onder een pijpje gesegt dat aen 't eiland Prinsjes valt een soort als caneel en sou hem geen 10 stuijvers op 't pond minder waardig wesen als de Oostindische de welke present gelt 48 a 50 stuivers 1 pond'. Met het eiland 'Prinsjes' werd Príncipe bedoeld, een eiland vlak voor de West-Afrikaanse kust.[9]
De boekhouder van de partenrederij trad ten slotte ook nog op als spreekbuis voor de rederij. Hij vroeg de scheepsbrieven en benodigde paspoorten aan. En indien nodig deed hij zijn beklag bij de Staten van Zeeland of de Staten-Generaal, als zijn schip bijvoorbeeld door de WIC was geconfisqueerd.
Naast boekhouders waren in sommige perioden ook borgen bij de uitreding betrokken. Borgstelling was nodig voor de aanvraag van een commissiebrief, Turks paspoort of het vervoer van vuurwapens en buskruit. Deze verplichting was niet alleen ten tijde van oorlog van kracht, maar soms ook daarna. Na de Vrede van Utrecht moest bijvoorbeeld nog zes jaar lang voor de uitvoer van militaire goederen een borg worden gestort.[10] Het is niet duidelijk of de borgsom ook daadwerkelijk bij de admiraliteit werd gedeponeerd. Het is mogelijk dat ondertekening van de borgakte door een solvabel persoon voldoende was.[11]

De Zeeuwse reders

De namen van reders bleven gewoonlijk geheim, maar door processtukken van opgebrachte lorrendraaiers, is een deel van hen in de openbaarheid gekomen. De rest zou in nevelen gehuld blijven, indien de boekhouders en borgen niet zo duidelijk naar voren traden, waardoor het bovendien via hen mogelijk wordt anderen op te sporen. Met het oog op de vele risico's waren persoonlijke relaties in de handel namelijk van groot belang en speelde vertrouwen een cruciale rol. Daarom was het niet ongebruikelijk dat een deel van de reders uit familieleden bestond.[12] Bovendien waren schippers vaak bij de rederij betrokken.
Een goed voorbeeld van zo'n familiaire partenrederij is de uitreding van de *St. Bernardo*, een Zeeuwse lorrendraaier die in 1715 door de WIC werd opgebracht. Daarin bezat schipper Dingemans Barendsz. Boom een kwart aandeel in de uitreding. Zijn broer Mels, die boekhouder was, deelde voor een achtste part, net als Gillis

9. NA, NBKG 262, Instructiebrief *Herstel van Zeeland*, 1715.
10. ZA, DIB 57, Joseph de Moor stond in augustus 1719 borg voor het smokkelschip de *Drij Gesusters*.
11. Den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika', 145; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 21.
12. Kooijmans, *Vriendschap en de kunst van het overleven in de zeventiende en achttiende eeuw*, 326-329.

Barendsz. Boom. Het laatste part ging naar Maarten Barendsz. Boom, het vierde familielid.[13] Een ander voorbeeld is de eerdergenoemde uitreding van de *Peerl* en *Fortuijn*, waarvan zes van de elf partenreders met elkaar waren geparenteerd. Zo was de eerste echtgenote van boekhouder Jan Walrand Sandra dochter van zakenpartner en partenreder Pieter Buteux. Naast belanghebbende bij de uitreding van de *Peerl* en *Fortuijn* was Buteux ook hoofdparticipant van de WIC. In 1698 trouwde Sandra voor de vierde maal en wel met een dochter van de Vlissingse burgemeester en VOC-bewindhebber Jacob van Hoorn. Haar broer, Cornelis van Hoorn, behoorde eveneens tot de groep belanghebbenden.[14] Andere verzwagerde partenreders waren Pieter Macaré, Lambert Bustijn en Hendrik van Dusseldorp. De eerstgenoemde was de zoon van Jacobus Macaré en Jacoba Sandra, de oudste zus van Jan Walrand Sandra. Hij bezat de brouwerij 'De Tinnen Pot' in Middelburg en moet niet verward worden met de gelijknamige koopman die zijn neef was. De laatste trad in 1702 in dienst van de VOC en vertrok vervolgens als fiscaal naar Ceylon.[15] Sandra's tweede zus Anna was getrouwd met de wijnhandelaar Lambert Bustijn. Zijn laatste zus, Marguerite, was gehuwd met Hendrik van Dusseldorp, de muntmeester van Zeeland. Sandra had een aandeel van zes-zestiende part in de uitreding van de twee smokkelschepen en de andere vijf genoemde partenreders namen ieder een zestiende part voor hun rekening. De overige parten waren in bezit van andere Zeeuwse kooplieden.[16]

Soms brachten bepaalde gebeurtenissen de namen van de belanghebbenden bij de smokkelhandel aan het licht. In 1714 en 1715 lieten Amsterdamse bewindhebbers beslag leggen op de assurantiepenningen van twee opgebrachte Zeeuwse lorrendraaiers. In diezelfde periode werd een ander Zeeuws smokkelschip met hulp van een Frans schip door een compagnieschip veroverd. Beide acties wekten veel woede en verontwaardiging in Zeeland op.[17] Een groep Zeeuwse kooplieden, veelal voormalige kaapvaartreders, dienden een protestbrief in bij de Staten van Zeeland, die door tientallen Zeeuwen was ondertekend. Van ruim 2/3 van de ondertekenaars is aangetoond dat zij partenreder waren van een smokkelschip. Van de overigen is dat onbekend, maar de ondertekening van het petitionnement vormt wel een sterke aanwijzing dat de betreffende koopman op een of andere manier bij de illegale handel op West-Afrika betrokken was.[18]

Ook scheepsnamen van lorrendraaiers onthulden soms namen van belangrijke reders. Zo was Mattheus de Crane boekhouder van de *Wakende Crane*, een smokkelschip dat

13. NA, NBKG 257, Processtukken *St Bernardo*, 1715. De Vos, *De vroedschap van Zierikzee*, 639-642.
14. Van Epen, *Het geslacht Van Hoorn*, 16-17.
15. Lutgert, 'Pieter Macaré, independent-fiscaal van Ceylon', 84-85.
16. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*; Van der Bijl, *Idee en Interest*, 382, 427 en bijlage XI; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 61, 258-259, 366.
17. Zie hoofdstuk 3.
18. NA, WIC 827, Stukken van de Staten van Zeeland aan de WIC, betreffende de beslaglegging op de assurantiepenningen van de *Swarte Arent Galeij* en de *Anne Maria Galeij*, 28 mei 1716 en het nemen van het schip *Vlissings Welvaren*, 26 november 1715.

in 1699 door een compagniekruiser werd opgebracht. Jacobus de Witte, heer van Bunnick, had een smokkelschip in de vaart onder de naam *Bunnick*, waarvan Abraham de Witte de boekhouder was. Ook de Vlissingse kooplieden Leendert van Sonsbeeck en Jan de Moor vernoemden schepen naar hun familie. Van Sonsbeeck had gedurende het eerste kwart van de achttiende eeuw twee lorrendraaiers onder de naam *Sonnebeeck* en *Sonsbeeck* in de vaart op West-Afrika en De Moor was onder andere de boekhouder van de *Witte Moor* en *Jonge Moor*.[19]
Schippers van lorrendraaiers waren niet alleen tijdens hun actieve loopbaan als investeerder bij de smokkelhandel betrokken, maar ook vaak daarna. Zo was Pieter Groenstraten, die gedurende de eerste twee decennia van de achttiende eeuw ten minste driemaal op Afrika voer, partenreder bij de uitreding van de eerdergenoemde *Witte Moor*.[20] Ook van andere Zeeuwse schippers, zoals Joris Bartelsen Gastelaar, Eduard de Mangelaar, Michiel Vleeshouwer en Jacob Guépin, is bekend dat zij als partenreder bij de smokkelhandel betrokken bleven nadat zij het schip voor de wal hadden verruild.[21]
In totaal zijn 302 reders van achttiende-eeuwse smokkelschepen getraceerd. Daarvan waren er 220 uit Zeeuwse gewest afkomstig, ofwel 73 procent van het totaal. Dit percentage komt in grote lijnen overeen met de gegevens die Kors in haar onderzoek heeft gepresenteerd, hoewel zij haar conclusie op een veel geringer aantal reders heeft gebaseerd. Zij achterhaalde 82 Zeeuwse reders op een totaal van 121 reders (67,8 %). Van twintig reders was de herkomst onbekend. Ook Den Heijer komt tot een vergelijkbare slotsom en concludeert dat circa driekwart van de achttiende-eeuwse smokkelschepen in Zeeland was uitgereed. Hij baseert zich daarbij niet op het aantal belanghebbenden maar op de herkomst van de vaartuigen.[22]

Rederijen voor kaap- en smokkelvaart

De nauwe relatie tussen de kaapvaart en smokkelhandel is door eerdere publicaties ruimschoots aangetoond. Zowel J.Th.H. Verhees-van Meer als J. Francke hebben in hun onderzoeken, naar respectievelijk de Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog en de Negenjarige Oorlog het verband gelegd tussen deze twee scheepvaartactiviteiten. Belanghebbenden bij de Zeeuwse kaapvaart investeerden zowel tijdens als na de oorlog in de illegale goederen- en slavenhandel. De gebruikte commissiebrieven dienden daarbij als dekmantel voor malafide praktijken. Van tenminste 112 Zeeuwse reders die betrokken waren bij de achttiende-eeuwse smokkelhandel, is bekend dat zij belangen hadden in de kaapvaart.[23] Daarbij zijn de schippers van commissievaarders meegerekend die zich tijdens of na de oorlog aan smok-

19. Zie bijlagen I en II.
20. NA, SG 5776, Processtukken *Witte Moor*, 1725.
21. Zie bijlage II.
22. Kors, *Lorrendraaien*, 10; Den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika', 144.
23. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XIII; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, bijlage 7.

kelhandel schuldig maakten en een aandeel in de uitreding bezaten. Uit deze cijfers blijkt dat ruim vijftig procent van de Zeeuwse reders in beide bedrijfstakken investeerden. De meeste kaapvaartreders belegden hun winsten uit de commissievaart na beëindiging van de oorlog in de smokkelhandel, maar er was ook een substantieel deel dat beide activiteiten tijdens de oorlog combineerde. Tenminste 42 reders waren al tijdens de Spaanse Successieoorlog betrokken bij de smokkelhandel en zij zetten deze activiteiten na ondertekening van het vredesverdrag onverminderd voort. Bekende en succesvolle kaapvaartreders die tijdens de Spaanse Successieoorlog betrokken waren bij de smokkelhandel, waren Hermanus van de Putte, Pieter de la Rue en de familie Christiaense. De eerste had negen kapers en vier smokkelschepen in de vaart. Hiervoor waren 22 commissies aangevraagd of gewijzigd. Tijdens de genoemde oorlog maakten deze kapers maar liefst 234 prijzen buit, met een totale waarde van 1.825.100 gulden. De la Rue vroeg voor vijftien schepen een commissie aan, waarvan er zes nooit een prijs opbrachten. Ten minste vier van zijn schepen waren in die periode bij de illegale goederen- en slavenhandel betrokken. Daarnaast had hij nog belangen in twee smokkelschepen van Van de Putte. François Christiaense en zijn beide zonen Hermanus en Cornelis bezaten 22 commissies voor 15 schepen. Ten minste negen waren nauwelijks voor de kaapvaart bestemd en van zeker vijf is bekend dat zij voor de Afrikaanse handel waren uitgereed.[24]

Tussen de drie genoemde Middelburgse kooplieden, De la Rue, Chistiaense en Van de Putte, bestonden niet alleen familiaire banden, zij hadden ook gemeenschappelijke belangen in handel en nijverheid, zoals de wijnhandel en buskruitfabricage. Vanzelfsprekend voeren exploitanten van kruitmolens wel bij oorlogen en smokkelhandel op West-Afrika, want buskruit en vuurwapens waren belangrijke producten voor de Afrikaanse markt.[25] Het is bekend dat Pieter de la Rue belangen had in de kruitmolen de ‘Eendracht’ en Hermanus van de Putte in de Vlissingse kruitmolen ‘Niemand sonder vijand’. In januari 1709 kreeg Van de Putte toestemming om de kruitmolen de ‘Grenadier’ te bouwen, waarna hij onder andere buskruit aan de admiraliteit en de WIC leverde.[26] Na de Spaanse Successieoorlog leverde hij jaarlijks zo’n 20.000 pond aan de Compagnie en in 1718 was dat zelfs ruim 35.000 pond.[27] Dit waren geen geringe hoeveelheden, als men zich bedenkt dat een kruitmolen voor de productie van duizend pond buskruit circa 4 à 5 dagen moest malen.[28]

Naast de hiervoor genoemde ondernemingen hadden De la Rue, Chistiaense en Van de Putte ook belangen in de Levantse Handel. Zo zaten Pieter de la Rue en François Christiaense vanaf de oprichting in 1696 in de Middelburgse directie van deze han-

24. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 147-156; Reynvaan, ‘De Zeeuwse kaper “De Onbekende”’, 24-28; Prud’homme van Reine en Van der Oest, *Kapers op de kust,* 15-16.
25. Zie hoofdstuk 4.
26. NA, AA 2435, 12 juni 1702; NA, AA 2525, 28 juni 1704; ZA, Hs, 851a, 12 januari 1709; Van Wijk, ‘Kruitmolens op Walcheren’, 11-13.
27. NA, WIC 1295, 1297 en 1299, Rekeningen van Zeeuwse WIC-schepen, 1714, 1716 en 1718.
28. De Bruin, *Buscruytmaeckers*, 31.

delsmaatschappij. Zoon Hermanus Christiaense werd in 1714 tot directeur benoemd na het overlijden van Thomas Bourse.[29] Maar belangrijker was hun rol binnen de WIC. Zowel De la Rue als Christiaense waren hoofdparticipanten van de Compagnie. Hermanus van de Putte bezat eveneens aandelen en zijn zoon Cornelis werd in 1718 tot bewindhebber benoemd.[30]

Ook op het politiek-bestuurlijk vlak had de familierelatie Christaense-De la Rue-Van de Putte invloed. Zo maakte Hermanus van de Putte vanaf 1717 deel uit van de vroedschap in Middelburg en werd hij in 1721 tot burgemeester benoemd. Bovendien was hij ontvanger der Vijf Ambachten op Walcheren en in die hoedanigheid was hij verantwoordelijk voor de belastingheffing op onroerende goederen. Mede door zijn huwelijk met Maria van de Brande, dochter van Johan van de Brande, raadsheer van de Hoge Raad, wist hij zijn politieke macht verder uit te breiden. François Christiaense en zoon Hermanus waren beide kiezer. Pieter de la Rue werd herhaaldelijk verzocht om een raadszetel te aanvaarden, maar weigerde die om onbekende redenen. Zijn zoon Pieter de la Rue jr. accepteerde wel een plaats in de vroedschap en was in 1718 schepen en tussen 1719-1724 raad van de stad Middelburg.[31]

Andere succesvolle kaapvaartreders die belangen hadden in de illegale goederen- of slavenhandel waren de eerdergenoemde Jan Walrand Sandra en Thomas Bourse. Sandra had eveneens belangen in de buskruitfabricage en was daarnaast hoofdparticipant van de WIC. Van 1702 tot aan zijn overlijden in 1712 maakte hij deel uit van de stadsregering van Middelburg en hij was, net als De la Rue, Christiaense en Bourse, lid van het college van directeuren van de Levantse Handel.[32]

Een andere belangrijke reder van kaap- en koopvaarders was Leendert van Sonsbeeck. Hoewel zijn activiteiten zich voornamelijk in de zeventiende eeuw afspeelden en er van kaapvaart eigenlijk geen sprake was, omdat geen van zijn schepen waar hij of zijn vrouw tijdens de Spaanse Successieoorlog een commissie voor aanvroeg, prijzen opbracht, mag Van Sonsbeeck hier niet onbesproken blijven.[33] Zijn schepen waren stuk voor stuk koopvaarders met commissie, waarvan een aanzienlijk deel voor de illegale goederenhandel op West-Afrika was bestemd. Niet voor niets werd hij in WIC-kringen aangeduid als de ‘befaamde Guineese Handelaar’.[34] Gedurende het laatste kwart van de zeventiende en het begin van de achttiende eeuw was Van Sonsbeeck bij tientallen uitredingen van smokkelschepen betrokken en hij

29. NA, LH 323, Notulenboek van de directeuren van de Levantse Handel in Middelburg.
30. NA, CR 555, Notulen van de vergaderingen van hoofdparticipanten ter verkiezing van bewindhebbers voor de West-Indische Compagnie, 1718.
31. ZA, Rek C, 53790-53990, Rekeningen van de Vijf Ambachten, 1700-1720; Kesteloo. ‘De stadsrekeningen van Middelburg’, 52 en 65; Van der Bijl, *Idee en Interest*, 279, 295, 392 en bijlagen VI en XVIII.
32. ZA, MPTvP 80, Presentielijst van hoofdparticipanten WIC, kamer Zeeland; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 149-151.
33. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage IV.
34. NA, WIC 1288, P. Nuijts aan Kamer Maze, 9 september 1707

moet samen met Pieter de la Rue en enkele anderen gezien worden als de toonaangevende top van de Zeeuwse smokkelhandel. Naast de illegale handel op West-Afrika had Van Sonsbeeck grote belangen in de buskruitfabricage en behartigde hij zijn belangen binnen de Vlissingse vroedschap. Bovendien was hij hoofdparticipant van de WIC.

Regenten

Onder de Zeeuwse reders van smokkelschepen bestond een uitgebreid netwerk van zowel kooplieden, die tot de maatschappelijke middenlaag gerekend konden worden, als magistraten. Leden van de laatste categorie behoorden veelal tot vooraanstaande regentenfamilies die niet alleen politiek, maar ook economisch van gewicht waren. Zij hadden zitting in een van de Zeeuwse stadsregeringen of in het gewestelijk bestuur. De samenstelling van de Zeeuwse vroedschappen was niet overal gelijk. Zo bestond die van Middelburg uit een baljuw, twee burgemeesters, elf schepenen en twaalf raadsleden. Die van Vlissingen week daar iets van af en had naast een baljuw en twee burgemeesters, negen schepenen en dertien raden.[35] Leden van deze stedelijke bestuurscolleges konden worden afgevaardigd naar de gewestelijke en landelijke bestuursorganen, zoals de Gecommitteerde Raden der Staten van Zeeland, de Raad van de Admiraliteit en de Raad van State. De raadsleden of raden werden voor het leven benoemd, de overige vroedschapsleden werden jaarlijks gekozen. De benoemingen geschiedden op nominatie die door het kiezerscollege en de raad was opgesteld. Dit kiezerscollege werd gevormd door vooraanstaande en notabele burgers die door afkomst geen functie in de vroedschap mochten bekleden. De leden van de magistraat werden vervolgens door de burgemeesters en schepenen gekozen, die samen het College van de Wet vormden.[36]

Naast invloedrijke functies binnen het plaatselijke of gewestelijke bestuur hadden veel regenten belangen in de grote handelsmaatschappijen of waren betrokken bij de commissievaart. Bovendien had een niet onaanzienlijk deel belangen in de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika. Een goed voorbeeld is Daniël Tulleken die in 1715 partenreder was van het slavenschip *Anna Catharina*. Naast kiezer werd Tulleken in augustus 1704 aangesteld tot ontvanger-generaal van Zeeland, een functie waarin hij de verschillende belastingen namens de Staten beheerde. Deze winstgevende post, die hem tot een zeer vermogend man maakte, zou hij tot aan zijn dood vervullen. Volgens het ambtgeld, een belasting die vanaf 1703 op de werkelijke inkomsten van overheidsdienaren werd geïnd, verdiende Tulleken als ontvanger-generaal jaarlijks 7.200 gulden en daarmee was hij de hoogst verdienende regent in Zeeland. Daarnaast vervulde hij nog functies als burgemeester van Middelburg en gecommitteerde in de Staten-Generaal.[37] Ook op handelsgebied had hij de nodige

35. Boddaert, *Hedendaagsche Historie*, X, 220 en XX, 129.
36. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 16; Bekenutte, *Het patriciaat van Vlissingen*, 1-3. Het college van wet bestond uit burgemeesters en schepenen.
37. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'Belasting op de Zeeuwsche Ampten', 24 september 1703, 965; ZA, Rek D 24481, Ambtgeld Middelburg, 1715.

Hermanus van de Putte (1661-1724), Middelburgse koopman, regent en reder van kaapvaarders en lorrendraaiers. Schilderij van Arnoldus Boonen (Iconografisch Bureau, Den Haag)

Apollonius Lampsins (1674-1728), Vlissingse koopman, regent en reder van lorrendraaiers. Anoniem schilderij. (Collectie Zeeuws Maritiem muZEEum Vlissingen)

Pieter Macaré (1674-1714), Middelburgse koopman, regent en reder van lorrendraaiers. Schilderij van Philip van Dijk (Iconografisch Bureau, Den Haag)

Johan Ockerse (1668-1742), Zierikzeese koopman, regent en reder van lorrendraaiers. Schilderij van Philip van Dijk (Iconografisch Bureau, Den Haag)

ijzers in het vuur. Hij zat vanaf de oprichting in de Middelburgse Directie van de Levantse Handel en was hoofdparticipant van de WIC.[38] Samen met zijn neef Isaäk Tulleken, die in 1704 eveneens tot het kiezerscollege was toegetreden en enkele jaren later tot waterbaljuw werd benoemd, investeerde hij in de kaapvaart en smokkelhandel. De laatstgenoemde was onder meer partenreder van ten minste vier verschillende lorrendraaiers, waaronder de eerdergenoemde slavenhaler. Hij wisselde de rol van boekhouder of borg diverse malen met zijn broer Ambrosius, die in 1719 tot de Middelburgse magistraat toetrad. Ook broer Pieter, die boekhouder was van de VOC, had aandelen in de uitreding.

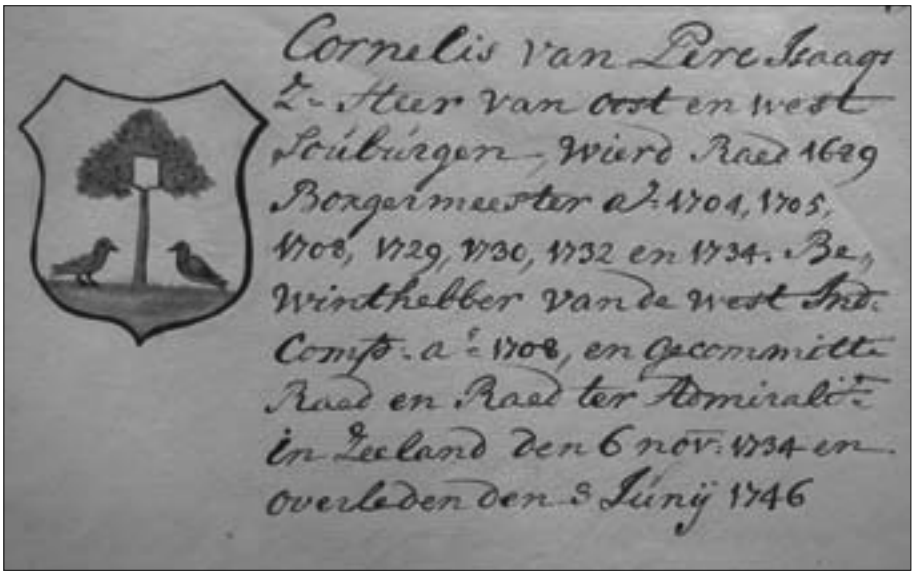
De familie Tulleken was de Zeeuwse tak van een uit Arnhem afkomstige wijnkopersfamilie die vanaf het begin van de achttiende eeuw furore maakte binnen het Middelburgse stadsbestuur. Als kooplieden waren zij tijdens de Spaanse Successieoorlog niet alleen betrokken bij de kaapvaart, maar zij behoorden ook tot de belangrijke opkopers van prijsgoederen. In de daarop volgende jaren groeiden hun vermogen en aanzien en in de jaren twintig behoorden zij tot de politiek invloedrijke toplaag van de stad. Naast belangen in de VOC en MCC, waren de Tullekens belangrijke aandeelhouders van de WIC.[39]

Bij de eerdergenoemde uitreding van de *Anna Catharina* waren overigens meer hooggeplaatste Zeeuwen betrokken. Uit de verhoren van de scheepsofficieren blijkt dat de Middelburgse regenten Johan de Mauregnault en Johan Ockerse een part in de uitreding bezaten. Johan de Mauregnault was een telg uit een vooraanstaand Veers regentengeslacht. Zijn vader was baljuw van Veere en gecommitteerde van Zeeland. Ook zoon Johan behoorde tot de stedelijke magistraat. Vanaf 1710 maakte hij deel uit van de Middelburgse vroedschap en in 1719 volgde zijn benoeming tot rentmeester-generaal Bewester Schelde. Door het huwelijk van zijn vader was hij verbonden met de familie Huyssen, die eveneens veel invloed had in de Staten van Zeeland. De familie Mauregnault bezat een aanzienlijk aandelenpakket van de WIC, dat over de eerste twintig jaar van de achttiende eeuw gemiddeld 7.500 gulden per jaar bedroeg.[40] De tweede regent, Johan Ockerse, ook wel Heer van Schonewal genoemd, was eveneens een telg uit een vooraanstaand en vermogend regentengeslacht. In 1702 trad hij tot vroedschap toe en bekleedde in de daaropvolgende jaren bekleede hij verschillende functies. Zo was hij onder meer burgemeester van Zierikzee en raadsheer bij het hof

38. ZA, MPTvP 80, Presentielijst van de hoofdparticipanten van de WIC, kamer Zeeland; NA, NBKG 259, processtukken lorrendraaiers, Daniël Tulleken was reder in het smokkelschip *Anna Catharina* dat in 1715 werd opgebracht; NA, LH 323, Notulenboek van de directeuren van de Levantse Handel in Middelburg; Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, II, 786.
39. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 38, 134 en bijlagen XII en XLIII; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 144. In het tweede decennium van de achttiende eeuw bedroeg het ingeschreven familiekapitaal in het aandeelhoudersregister van de WIC circa zesduizend gulden.
40. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 133, 143 en bijlagen III, XVII en XLIII.

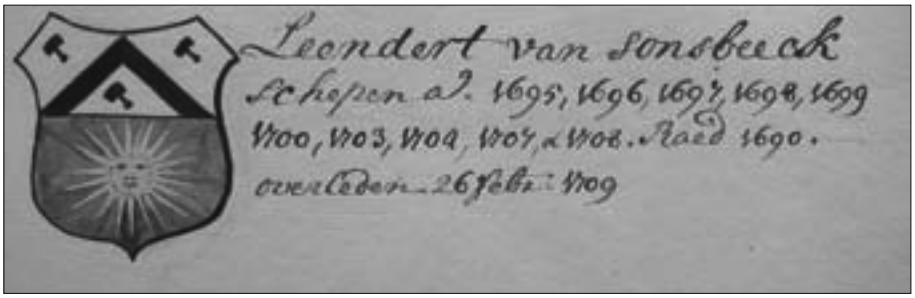
van Holland en Zeeland. In 1717 werd Ockerse tot bewindhebber van de VOC benoemd. Ook zijn familie bezat een groot aandelenpakket van de WIC.[41]
Andere vooraanstaande leden van regentenfamilies die betrokken waren bij de illegale goederen- of slavenhandel, waren de gebroeders Cornelis en Appolonius Lampsins, Hiëronymus Boudaen Courten en Nicolaas van Hoorn. De gebroeders Lampsins waren telgen uit een vooraanstaande Vlissingse regentenfamilie, die al in de zeventiende eeuw een zekere reputatie genoot op het gebied van riskante scheepvaartactiviteiten. Frederik Nagtglas schreef dat de Lampsins zich 'minder aangetrokken voelden door den eigenlijken koophandel, dan wel door de gewaagde ondernemingen van kaapvaart, kolonisatie en slavenhandel'.[42] De gebroeders Lampsins hadden in de achttiende eeuw belangen in meerdere smokkelschepen. Zo had Cornelis scheepsparten in ten minste drie lorrendraaiers en investeerde Appolonius er in twee. De laatste stelde zich onder meer borg voor de uitvoer van buskruit en vuurwapens naar Afrika.[43] Naast bewindhebber van de VOC was Appolonius burgemeester van de stad Middelburg en samen met zijn broer hoofdparticipant van de WIC.
Van Hiëronymus Boudaen Courten, die eveneens bewindhebber van de VOC en hoofdparticipant van de WIC was, is de betrokkenheid bij ten minste vier verschillende smokkelschepen aangetoond. Zo was hij was onder andere borg voor de *Kleine Amasone*, een fregat dat in 1711 door de WIC werd opgebracht. Ook stelde hij zich borg voor de *Onbekende* en was hij boekhouder van de *Juffrouw Brigitta*.[44] Boudaen Courten was vanaf 1716 tot aan zijn dood in 1737 lid van het Middelburgse vroedschap en bekleedde onder meer de functie van burgemeester van Middelburg. Daarnaast was hij commissaris van de Wisselbank van Middelburg.[45]
Dat illegale activiteiten een maatschappelijke carrière niet in de weg hoefden te staan, wordt ook door anderen bewezen. Nicolaas van Hoorn was ondanks zijn betrokkenheid bij de smokkelhandel maar liefst 63 jaar lid van het Vlissingse stadsbestuur. Gedurende die periode was hij veertienmaal burgemeester van die stad en had hij in 1709 bovendien zitting in de Staten-Generaal. Van Hoorns betrokkenheid bij de illegale goederen- en slavenhandel dateert van kort na de heroprichting van de WIC. Onder voorwendsel van kaapvaart zond hij in 1677 het fregat de *Ruijter* naar West-Afrika. Tijdens deze reis maakte de bemanning zich niet alleen schuldig aan smokkelhandel, maar ook aan piraterij door een Portugese koopvaarder van goud en handelswaar te beroven. Twee jaar later reedde hij opnieuw een schip uit, ditmaal voor de illegale slavenhandel. In de daaropvolgende jaren zou hij zich met de illegale sla-

41. Matthaeus, *Kort gevat Jaar-boek*, 6; Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, derde aflevering, 289-291; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage XLIII.
42. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, derde aflevering, 19.
43. ZA, DIB 57, borgstelling *Herstel van Zeeland*, 13 februari 1708. NA, NBKG 256, Processtukken *Oranjeboom*, 1715. Zie ook bijlage II.
44. ZA, DIB 50, 16 juli 1711 en 26 oktober 1716; NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715; NA, NBKG 264, processtukken *Juffrouw Brigitta*, 1721.
45. Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage XIV; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 266.



Familiewapen van Cornelis van Pere (1668-1746), Ambachtsheer van Souburg, bewindhebber van de WIC, Gecommitteerde Raad van de Staten van Zeeland, burgemeester, koopman en reder van lorrendraaiers. (Gemeentearchief Vlissingen)

venhandel blijven bezighouden, waarbij hij dankbaar gebruik maakte van een in Cádiz gevestigde handelsonderneming die hij samen met de Spaanse koopman Diego Maget beheerde. Van daaruit liet hij zijn in Afrika gekochte slaven in verschillende Spaanse havensteden verkopen. Dit handelsnetwerk had hij in de voorgaande jaren opgebouwd, nadat hij in juli 1672 door de admiraliteit van Zeeland naar Spanje was gezonden om daar toezicht te houden op de afhandeling van door Zeeuwse kaapvaar-



Familiewapen van Leendert van Sonsbeeck (?-1709), Vlissingse koopman, regent en reder van lorrendraaiers. (Gemeentearchief Vlissingen)

ders genomen prijzen.[46] In de achttiende eeuw zette hij zijn smokkelhandel onverminderd voort en betrok daar zijn zoon Nicolaas Jan van Hoorn bij. Naast bewindhebber van de VOC was Van Hoorn tevens hoofdparticipant van de WIC.[47]
Het is hier niet de bedoeling om alle regenten of andere invloedrijke personen met contacten met de smokkelhandel te behandelen. Toch is een afsluitend woord over Adolf de Groene, de muntmeester-generaal van Zeeland, wel op zijn plaats.
In januari 1709 liep het zwaarbewapende fregat *Rosenburg*, bemand met 84 koppen en voorzien van commissie, vanuit Vlissingen in zee. De lorrendraaier had Angola als bestemming waar de lading koopmanschappen, ter waarde van 30 à 35.000 gulden, tegen 398 slaven, een flinke partij ivoor en koper werden verhandeld. Daarna zette het schip koers richting Zuid-Amerika en het Caribische gebied om daar de slaven tegen cacao en andere West-Indische producten te verhandelen. Ongelukkigerwijs strandde het smokkelschip op 14 september 1709 nabij het Caribische eiland Sint Thomas, waarbij de meeste slaven verdronken. De bemanningsleden wisten zich wel in veiligheid te brengen en werden later door de WIC ondervraagd. Uit de verhoren werd duidelijk dat Adolf de Groene de boekhouder was. Bovendien wisten de opvarenden te melden dat er nog drie of vier Zeeuwse slavenschepen onderweg waren die binnenkort zouden arriveren.[48] Een van die smokkelschepen was vermoedelijk de *Jager*, waar De Groene zich voor de uitvoer van vuurwapens en buskruit borg had gesteld. Deze lorrendraaier handelde in Angola 382 slaven in. Naast muntmeester-generaal was De Groene actief als kaapvaartreder en was hij hoofdparticipant van de WIC.[49]
In totaal is van veertig Zeeuwse regenten aangetoond dat zij belangen hadden in de illegale goederen- of slavenhandel. Dat is bijna twintig procent van alle Zeeuwse reders van smokkelschepen.
Een achtergrond als investeerder in de smokkelhandel behoefde overigens geen belemmering te zijn voor een belangrijke functie binnen de WIC. Een goed voorbeeld hiervan was de Vlissingse koopman en regent Mattheus de Crane, die naast reder van kapers en lorrendraaiers stadsvendumeester van Vlissingen was. In 1722 werd hij tot opperkoopman van Elmina benoemd en enkele maanden later arriveerde hij op de

46. NA, NBKG 261, processtukken *St. Joseph Galeij*, 1716; Matthaeus, *Kort gevat Jaar-boek*, 6; Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen,* I, 416; Bekkenutte, *Het Patriciaat van Vlissingen*, bijlage 1; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 278-279; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 236.
47. GAVL, Sa 4894, Aantekening betreffende boekhouders en schepen; ZA, MPTvP 80, Presentielijst van de hoofdparticipanten van de kamer Zeeland, 13 april 1703; Bekkenutte, *Het Patriciaat van Vlissingen*, bijlage 1.
48. NA, WIC 203 en 1291, A. Beck aan Heren Tien, 4 januari 1710; NA, AA, 2533, 27 augustus 1708; ZA, DIB 57, 14 september 1708.
49. ZA, DIB 57, 22 september 1709; ZA, MPTvP 80, Presentielijst van de hoofdparticipanten WIC, kamer Zeeland; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XIII.

West-Afrikaanse kust.[50] Toen directeur-generaal Abraham Houtman in 1723 kwam te overlijden, was De Crane de hoogste compagniedienaar op de West-Afrikaanse kust en nam hij de functie van directeur-generaal tijdelijk waar. Na de installatie van de nieuwe directeur-generaal Pieter Valckenier kwamen allerlei onregelmatigheden boven water. Zo had De Crane zich, naast overmatig drankmisbruik, schuldig gemaakt aan een groot aantal frauduleuze handelingen, waarmee een bedrag was gemoeid van circa 22.000 gulden. Dat tekort kon hij niet verantwoorden, zodat hij in hechtenis werd genomen. Ondanks herhaalde pogingen om zijn onschuld te bewijzen, wist hij de bewindhebbers daarvan niet te overtuigen. Hij bleef in hechtenis en overleed op 14 december 1725 in de gevangenis van Fort St. Jago.[51]

Aan het begin van de achttiende eeuw werd Zeeland verscheurd door politieke twisten die het gewest in oranje- en staatsgezinde kampen verdeelden. Deze woelingen ontstonden na de dood van stadhouder Willem III in 1702 en waren het gevolg van de vele misstanden in het Zeeuwse gewest. Veel Zeeuwse regenten werden beschuldigd van corruptie en onrechtmatige zelfverrijking en de onvrede daarover ontlaadde zich in 1702 in een rechtstreekse aanval op de zittende vroedschappen. In sommige Zeeuwse steden ontstonden schermutselingen, waarbij zelfs enkele doden vielen. In Middelburg liep de spanning weliswaar hoog op, maar bleven gewelddadigheden uit. Daar ondertekende een groep Zeeuwen een pamflet dat aan de Staten-Generaal en de Staten van Zeeland was gericht en waarin een onderzoek naar de misstanden werd verzocht. Onder de ondertekenaars bevonden zich veel ambachtslieden, handwerkers en kleine ondernemers, maar ook enkele regenten, kooplieden en kaapvaartreders, zoals Pieter en Hendrik de la Rue, François en Cornelis Christiaense en Anthony Tobiassen. Weliswaar hadden de eerstgenoemde regenten het pamflet ondertekend, maar zij ondersteunden het oude regime wel.[52]
Men kan zich de vraag stellen of deze politieke twisten invloed hebben gehad op de samenstelling van de partenrederijen. Op basis van bronnenmateriaal is daar geen bewijs voor aan te voeren. Zo trof men bij de eerdergenoemde uitreding van de *Anna Catharina* zowel leden van de familie Tulleken, die als bekende 'reformateurs' of voorstanders van de nieuwe staatsgezinde koers bekend stonden, als orangisten. Tot de laatstgenoemde groep behoorden onder andere de regent Johan de Mauregnault en Johan Ockerse, hoewel de laatste zich aanvankelijk tot het nieuwe politieke kamp leek te bekeren.[53] Ook in andere gevallen, zoals bij de uitredingen van de smokkelschepen *Oranjeboom* en *Herstel van Zeeland*, bevonden zich zowel ondertekenaars van rekest, zoals de eerdergenoemde Anthony Tobiassen, als gevestigde regenten in

50. Bekkenutte, *Het Patricaat van Vlissingen*, bijlage 1; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, bijlage 7.
51. NA, WIC 106, P. Valckenier aan Heren Tien, 8 januari, 28 maart, 8 mei en 15 juni 1724; M. de Crane aan Heren Tien, 27 maart 1724 en 11 juli 1725.
52. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 49-72, 290-298, bijlagen XIX en XX.
53. Ibidem, 71 en 85-86.

de persoon van Apollonius Lampsins.[54] Een bepaalde politieke voorkeur speelde dus geen doorslaggevende rol bij de keuze van de partenreders. Naar het zich laat aanzien prevaleerde de handel boven de politiek.

Kooplieden

Zoals we hiervoor al zagen, investeerden veel Zeeuwse kooplieden met belangen in de illegale goederen- en slavenhandel ook in de reguliere handel en/of nijverheid. Een belangrijke en winstgevende investering was die in de buskruitfabricage, die zich voornamelijk buiten de stadswallen van Middelburg en Vlissingen afspeelde.

Voor de fabricage van buskruit was men afhankelijk van import uit het buitenland. Salpeter werd bijvoorbeeld via Dantzig uit Polen aangevoerd of men kocht het van de VOC, die het uit Azië importeerde. Zwavel, een ander belangrijk bestanddeel van buskruit, was grotendeels uit Italië afkomstig.[55] De vervaardiging van de springstof vond met behulp van molens plaats. Aan het begin van de achttiende eeuw telde Walcheren ten minste zes kruitmolens. Nabij Vlissingen bezat Jacobus de Witte twee molens en was Jacques Grenot deelnemer in de kruitmolen 'Niemand sonder vijand'. Buiten de Middelburgse stadswallen stonden de 'Gouden Draak', gebouwd in 1690, en de eerdergenoemde 'Eendracht' en de 'Grenadier' uit respectievelijk 1701 en 1710.

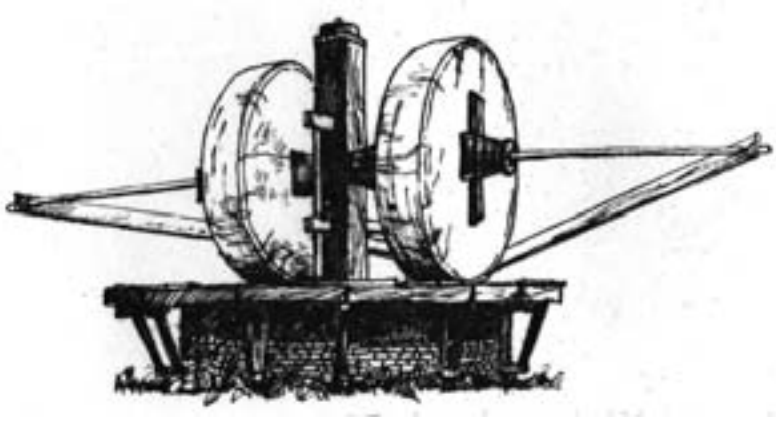
De productie van buskruit was niet van gevaren ontbloot: er vonden geregeld ongelukken plaats. Zo explodeerde in maart 1701 de Vlissingse kruitmolen 'Niemand sonder vijand', waar ruim 70.000 pond buskruit lag opgeslagen. De explosies waren zo hevig dat veel omliggende panden schade opliepen en zelfs ruiten van huizen en kerken in andere plaatsen op Walcheren sprongen. Aanvankelijk dacht men dat Franse troepen de stad hadden gebombardeerd.[56]

Naast Jacobus de Witte en Jacques Grenot was een groep van ruim dertig Zeeuwse kooplieden bij de fabricage en handel van buskruit betrokken. De belangen van Pieter de la Rue, Hermanus van de Putte en de familie Christiaense in de buskruithandel is hiervoor al aan de orde geweest. Andere bekende buskruithandelaren met belangen in de smokkelhandel, waren de gebroeders Sautijn, Leendert van Sonsbeeck, Witte de Witte, Mels Stevensen, Philippus Bonket, Levinius Menschaert en Joris Bartelsen Gastelaar.[57]

Volgens Verhees-van Meer werd er tijdens de Spaanse Successieoorlog naar schatting 3,5 tot 4,5 miljoen pond buskruit door de Zeeuwse kruitmolens geproduceerd. Ongeveer een kwart daarvan was bestemd voor commissievaarders. Daarnaast werd een aanzienlijk deel naar Amsterdam, Lissabon en verschillende Italiaanse havenste-

54. NA, NBKG 256 en 259, Processtukken *Oranjeboom, Anna Catharina* en *Herstel van Zeeland*, 1715; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlagen XIX en XX.
55. Van Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 411; Van Wijk, 'Kruitmolens op Walcheren', 10-13.
56. OHC, 26 maart 1701; Snijders, *Beschrijving der stad Vlissingen*, 94-95.
57. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 41-42, 262; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 369-370.

In juli 2007 werden tijdens archeologische opgravingen de fundamenten van enkele kollergangen of pletmolens van de Middelburgse buskruitmolen ‘de Eendracht’ blootgelegd. Deze molens dienden om buskruit fijn te malen. (Foto: Caroline van der Mandele, 2007)



Kollergang. Ets van Theo Laurentius, 1966. (Collectie Laurentius)

den vervoerd en werd er buskruit geleverd aan de admiraliteit en de grote handelscompagnieën. Voor de particuliere handel op West-Afrika heeft Verhees-van Meer een export van circa 313.000 pond buskruit becijferd. Over deze buskruitexport moest belasting worden betaald en zij tekent daarbij aan dat er vermoedelijk veel geringere hoeveelheden bij de admiraliteit werden verantwoord dan men in werkelijkheid vervoerde.[58] Hierna zal blijken dat dit een juiste veronderstelling is geweest.

58. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 41- 42.

Naast buskruitfabricage werd ook in andere vroegindustriële ondernemingen geïnvesteerd. Op 15 juli 1711 kocht Abraham Huijge bijvoorbeeld de helft van de lijnbaan de 'Rijsende Sonne' te Veere met de daarbij behorende gereedschappen.[59] Huijge, een voormalige kaapvaarder en belanghebbende bij de smokkelhandel, was tevens raad en burgemeester van die stad. Ook Cornelis van de Putte en de familie Lampsins hadden een deel van hun vermogen in lijnbanen geïnvesteerd.[60] Anderen investeerden in aanverwante ondernemingen, zoals de productie van harpuis. Zo kregen de Vlissingse kooplieden Nicolaas Lambrechtsen en Casparus Romburg in 1701 toestemming om een 'harpeuis rafinaerderie op te rechten'.[61]

Een bedrijfstak waar eveneens veel Zeeuwse kooplieden bij betrokken waren, was de wijnhandel. Walcheren telde aan het eind van de zeventiende eeuw ten minste 34 grote wijnhandelaren, zoals Pieter Boucherij, Philippus Bonket, de firma Sandra & Buteux, de gebroeders Sautijn, Pieter Macaré, Jan Macquet, Jan Verborre, Simon Willen du Buisson, Anthony Tobiassen en de familie Tulleken. Volgens Francke was de zeventiende-eeuwse wijn- en brandewijnhandel verweven met de Zeeuwse economie en was het de kurk waar de kaapvaart, koophandel en smokkelhandel op dreven.[62] Tijdens de Spaanse Successieoorlog waren veel kooplieden met belangen in de smokkelhandel actief op de venduveilingen van opgebrachte prijzen. Op de Vlissingse veiling behoorden Jacobus de Witte, Leendert van Sonsbeeck, Isaäk Tulleken, Gillis Thijssen, Mattheus de Crane, Joris Bartelsen Gastelaar, Hermanus Boucherij en Adriaan Teerlinck tot de grootste opkopers. In Middelburg waren dat met name de Sautijns, Hendrik Saigne, Jan Walrand Sandra en Pieter de la Rue. De op de veilingen aangeboden goederen bestonden vooral uit suiker en cacao afkomstig van Franse West-Indiëvaarders. Daarnaast werden veel Spaanse zeep, katoen, zout, traan, wijn en brandewijn verkocht, producten waarvoor een goede afzetmarkt bestond in Vlaanderen en Brabant. Voor de uitvoer moest belasting worden betaald. Zodoende weten we dat Appolonius Lampsins suiker, cacao en huiden uitvoerde en dat Jan Walrand Sandra onder andere in cacao, tabak en sandelhout handelde. Ook François Christiaense handelde in cacao, maar verkocht daarnaast nog rijst, krenten en koffie. Een zeer kapitaalkrachtige onderneming, die zich voornamelijk met de suikerhandel bezighield, was die van de koopman Kopijn en Terwe. Maar ook andere kooplieden, zoals Hiëronymus Boudaen Courten en Hermanus Vessuijp, waren daarin gespecialiseerd.[63] Overigens werkten niet alle kooplieden individueel of als familiebedrijf.

59. ZA, RAZE 656, Notariële akte, 15 juli 1711.
60. ZA, ARZ 199, Rekening inzake de goederen door Cornelis van de Putte in 1717; Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving*, 185. Van de Putte verwierf in 1711 een 1/6 part in de Middelburgse lijnbaan 'Fortuijn' en de familie Lampsins bezat de touwslagerij het 'Waaigat', nabij het Vlissingse dok.
61. GAVL, Sa, 4846, Uittreksel uit de notulen van wet en raad, 25 april 1701.
62. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 6.
63. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 144-145; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 360-361.

Sommige hadden zich verenigd in handelsfirma's, zoals Sandra & Buteux, Pieter & Hendrik Saigne en het Amsterdamse koopmansduo Beck & Van Wesel.
Tot de Zeeuwse kooplieden met belangen in de smokkelhandel behoorden ook enkele Schotse collega's die zich aan het eind van de zeventiende eeuw in Veere hadden gevestigd. Zo was Robert Pantoune als partenreder en boekhouder bij ten minste vier uitredingen van lorrendraaiers betrokken. Toen de *Swarte Arent Galeij* in 1714 op smokkelhandel werd betrapt en vervolgens te Elmina opgebracht, bleek uit de aangetroffen documenten en verhoren van de bemanningsleden bleek dat Pantoune de boekhouder was van het fregat. Korte tijd later kwam Pantoune opnieuw in opspraak, toen zeelieden van de Zeeuwse lorrendraaier *Postilion Galeij* een proces tegen hem aanspanden bij het Veerse Zeerecht. Daar eisten zij uitbetaling van de maandgelden, verdiend tijdens de ruim vijftien maanden durende smokkelreis.[64]
Verder bestaan er sterke aanwijzingen dat Pantoune zich vaker met de smokkelhandel heeft ingelaten door zijn schepen onder Engelse of Schotse vlag te laten varen. Daarbij kon hij zich verschuilen achter de privileges die de Schotse kooplieden in Veere genoten. In 1719 verhuisde Pantoune naar Rotterdam, waar hij een jaar later in de directie van de Rotterdamse Assurantie Compagnie werd opgenomen. Pantoune was zeer actief in de speculatieve actiehandel en verloor daarbij zeer veel geld. Uiteindelijk kon hij zijn schuldeisers niet meer betalen, vertrok vervolgens met de noorderzon naar Londen en werd later bij verstek failliet verklaard. Ofschoon meerdere grote handelaren in aandelen in financiële problemen zijn geraakt, was Pantoune de enige werkelijke tophandelaar voor wie de handel in aandelen het zakelijke einde betekende, althans in de Republiek.[65]
Naast kooplieden waren ook enkele ambachtslieden bij de illegale goederen- en slavenhandel betrokken. Zij behoorden veelal tot de ambachtsgilden, zoals bierbrouwers en boekdrukkers, of verdienden hun brood als makelaar of als notaris. Een goed voorbeeld van de laatste groep was de Veerse notaris Gillis Thijssen, die diverse notariële akten opstelde tussen reders en bemanningsleden van lorrendraaiers. Zo ondertekende hij het rekeningboek van de meermaals genoemde lorrendraaiers *Peerl* en *Fortuijn*. Dat hij daarbij als notaris optrad en niet als partenreder, blijkt uit de overige stukken van het rekeningboek. Wel verhuurde hij een pakhuis aan de rederij, waarin een deel van de retourgoederen van de *Peerl* werd opgeslagen. Notaris Thijssen moet overigens niet verward worden met zijn Vlissingse naamgenoot, die regent en wijnkoopman was en eveneens bij de smokkelhandel betrokken was. Uit een vergelijkend handschriftenonderzoek tussen het rekeningboek van de *Peerl* en latere notariële akten kan met zekerheid worden gesteld dat de Veerse notaris bij de uitreding van beide smokkelschepen betrokken was en niet de Vlissingse regent. Notaris Thijssen, die eveneens hoofdparticipant van de WIC was, zou later wel direct betrok-

64. NA, NBKG 257, Processtukken *Swarte Arent Galeij*, 1714; ZA, RAZE 329a, Zaken van het Zeerecht, 29 december 1714. Voor de andere smokkelschepen zie hoofdstuk 3 en bijlage II.
65. Slechte, '*Een noodlottig jaar*', 99, 112-113, 121 en 18-139; Perrels, *Bijdragen tot de geschiedenis van den Schotschen stapel te Vere*, 11.

ken raken bij de smokkelhandel. In 1713 trad hij als boekhouder op van de *Jonge Jan en Jacob*, een fregat dat enkele maanden later voor de West-Afrikaanse kust door een compagnieschip werd opgebracht.[66]
Tussen de belanghebbenden bij de smokkelhandel bevonden zich ook diverse vrouwen. Dit waren zonder uitzondering weduwen van overleden kooplieden die het bedrijf van hun man voortzetten. Soms werden zij daarin bijgestaan door hun zonen. Omdat het koopmansbedrijf doorgaans een familieaangelegenheid was die van generatie op generatie werd overgedragen, werden erfgenamen al vroeg in het bedrijf opgenomen en voorbereid om dat later voort te zetten. Goede voorbeelden zijn Pieter Buteux jr., die zijn overleden vader in 1692 opvolgde, de gebroeders Cornelis en Hermanus Chistiaense en Pieter de la Rue jr. Voor vrouwen lag de zaak iets ingewikkelder. In principe stonden zij in de Republiek onder voogdij van hun echtgenoot, hetgeen betekende dat zij zonder diens toestemming geen goederen mochten verkopen. Op deze regel van handelingsonbekwaamheid werd een uitzondering gemaakt door de stedelijke overheden. Een vrouw die uitdrukkelijk of stilzwijgend toestemming had van haar man om handel te drijven, werd als 'openbare koopvrouw' aangemerkt.[67]

Bevrachters
Gewoonlijk werd het 'lorrendraaijers cargasoen', de lading handelsgoederen, door de partenrederij bijeengebracht. Daarnaast was een deel van de lading eigendom van de bemanning die voor eigen winst op de West-Afrikaanse kust verhandeld mocht worden. In sommige gevallen bestond een deel van de koopmanschappen uit zogenaamde halve-winstgoederen. Dit waren koopmanschappen die door derden waren geleverd en voor hen op de West-Afrikaanse kust werden verhandeld. Na afloop van de reis ontvingen de reders de helft van de winst. Deze leveranciers waren dus bevrachters en behoorden niet tot de reders, maar hadden als kooplieden wel belang bij de uitreding. Bij sommige scheepsreizen kon de waarde van de eigen en halve-winstgoederen flink oplopen, maar meestal bedroeg die ongeveer een derde van de totale lading koopmanschappen.[68]
Niet alle rederijen werkten met bevrachting. Zo verklaarde Jan van der Venne, schipper van het Amsterdamse smokkelschip *Anna Maria Galeij*, dat de Vlissingse boekhouder Adriaan Teerlinck geen goederen op 'bodemerij of halve winst' had verscheept. Wel hadden bemanningsleden eigen goederen geladen.[69] Daarentegen waren de smokkelschepen *Americaanse Galeij* en *Kleine Amasone*, die achtereenvolgens in 1709 en 1711 naar West-Afrika zeilden, grotendeels bevracht. Bij de eerste lorrendraaier werden de koopmanschappen, ter waarde van bijna 18.000 gulden, door acht

66. ZA, RAZE 641, Notariële akten van Gillis Thijssen, 1701-1727; NA, WIC 1244, Lijst van Zeeuwse aandeelhouders van de WIC, 1700; NA, NBKG 255, Processtukken *Jonge Jan en Jacob*, 1714; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage XLII.

67. Kooijmans, 'De koopman', 71-72; Kloek, 'De vrouw', 271-272.

68. NA, CR, 596: Lijst van Zeeuwse schepen die vanaf 1714 genomen zijn door de WIC.

69. NA, NBKG 252, Processtukken *Anna Maria Galeij*, 1713

verschillende kooplieden geleverd. Op de cargalijst van het tweede smokkelschip stonden twaalf bevrachters genoteerd, die samen een lading bijeenbrachten van 12.000 gulden. Buskruit, dat voornamelijk door Jacques Grenot was geleverd, vormde de hoofdmoot. Net als Grenot waren de overige bevrachters, zoals Joseph de Moor, Jacobus Sluijters, Hendrik Pooks, Adriaan Hijgeret en Vincent Teerlinck, geen onbekenden in de Zeeuwse smokkelhandel.[70]

Aandeelhouders van de WIC

Zoals we hiervoor al zagen, hadden veel investeerders in de illegale vaart op Afrika aandelen in de WIC. Naast kapitaalbelegging gaf dat aandeelhouders toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten die hen in staat stelde om courante goederen naar Afrika te verschepen.[71] Van 62 reders van smokkelschepen is een aandeelhouderschap van de WIC aangetoond. Daarvan waren er 43 hoofdparticipant, met soms aanzienlijke investeringen en waren er zelfs drie bewindhebber van de WIC. Zo treffen we Johan de Mauregnault, die in 1698 tot bewindhebber was gekozen, tijdens zijn ambtsperiode aan als partenreder van het eerdergenoemde smokkelschip *Anna Catharina.* De twee andere bewindhebbers waren Cornelis van Pere en Cornelis Keuvel. De eerstgenoemde was vanaf 1708 bewindhebber, in welk jaar hij tevens boekhouder was van de Zeeuwse lorrendraaier *Eendracht*. Daarnaast was hij zevenmaal burgemeester van Vlissingen en vanaf 1734 tot aan zijn dood gecommitteerde raad van Zeeland. Keuvel werd in 1718 benoemd en zeven jaar later komen we hem tegen als partenreder van de *Drij Marries*, een Zeeuwse lorrendraaier die onder Engelse vlag het octrooi van de Compagnie wilde ontduiken.[72]

Om als hoofdparticipant van de WIC in aanmerking te komen, bestonden er voor de WIC-kamers verschillende vereisten. Zo moest een aandeelhouder voor de kamer Amsterdam minimaal 4.200 gulden in de Compagnie hebben geïnvesteerd om zich hoofdparticipant te mogen noemen. Voor de overige kamers was een aandelenpakket van 2.800 gulden voldoende. Naast toegang tot waardevolle informatie bracht het hoofdaandeelhouderschap nog een ander voordeel met zich mee. In de reglementen van de WIC was namelijk vastgelegd dat na het aftreden of overlijden van een bewindhebber, zijn opvolger uit de kring van hoofdparticipanten moest worden gekozen.[73] Voor kooplieden met belangen in de illegale goederen- en slavenhandel bood dat de gelegenheid om welgezinde personen in het bestuursorgaan te plaatsen.

Ondanks grote investeringen in de WIC waren Zeeuwse aandeelhouders bereid om de Compagnie te benadelen. Van Pieter de la Rue, de voorzitter van de hoofdparticipan-

70. NA, NBKG 251 en 252, Processtukken *Americaanse Galeij* en *Kleine Amasone*, 1710 en 1712.
71. Den Heijer 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika', 146.
72. NA, WIC 1244-1245, Lijst van Zeeuwse aandeelhouders van de WIC, 1700-1730; ZA, MPTvP 80, Presentielijst van de hoofdparticipanten van de kamer Zeeland, 1674-1751; NA, WIC 767, Naamlijst van WIC-bewindhebbers; NA, NBKG 259, Processtukken *Anna Catharina*, 1715; NA, SG 5776, Processtukken *Drij Marries*, 1726; AC, 21 januari 1708; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII; Bekkenutte, *Het Patriciaat van Vlissingen*, bijlage 1.
73. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 58.

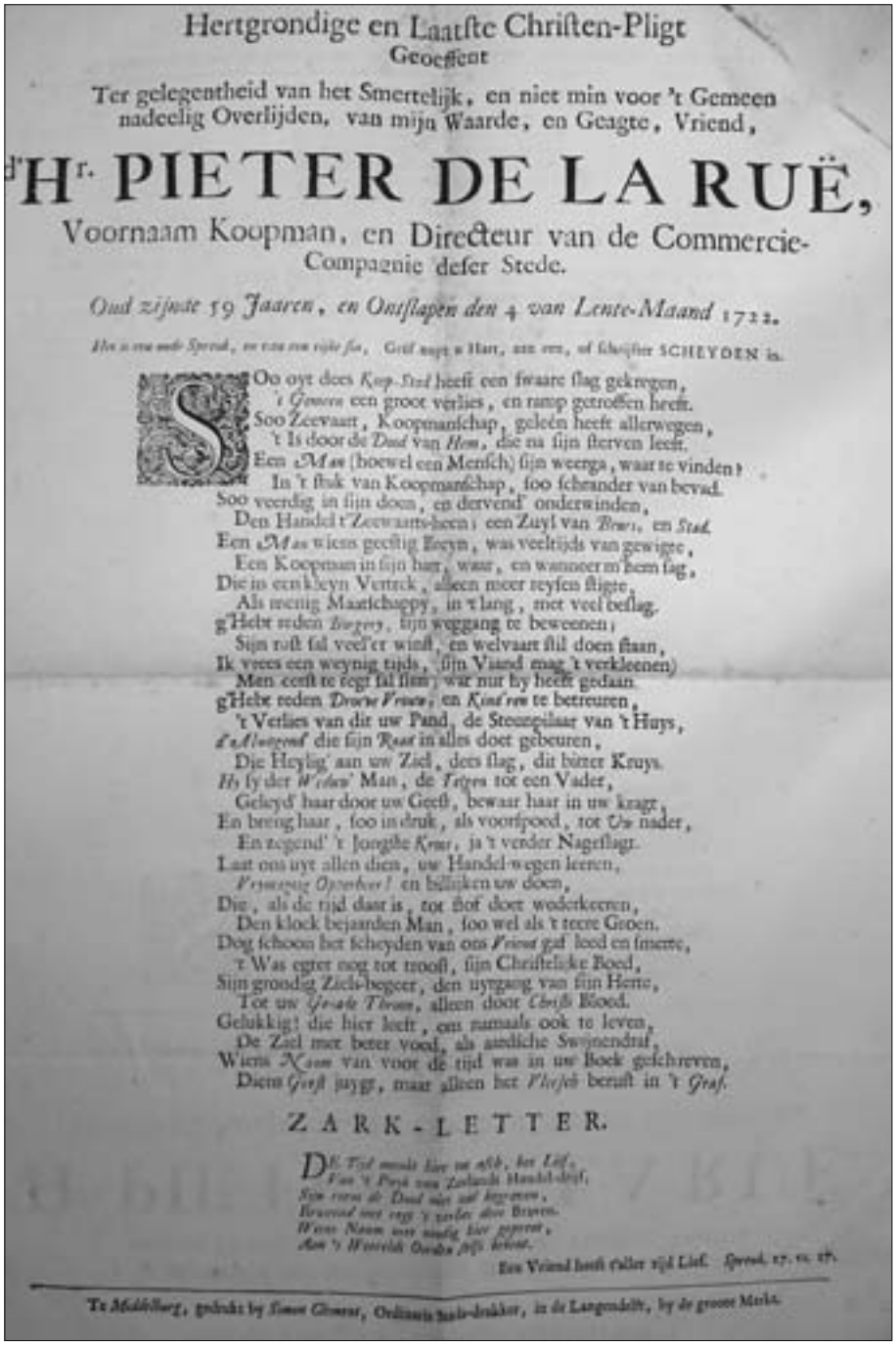
ten wiens schoonzoon Samuel Radermacher in 1721 tot bewindhebber van de WIC werd gekozen, is bekend dat hij in ten minste zestien verschillende lorrendraaiers participeerde, die meer dan dertig smokkelreizen naar Afrika ondernamen.[74] Bij verreweg de meeste uitredingen was hij boekhouder of borg van de lorrendraaiers. Enkele van die schepen werden door de Compagnie opgebracht, maar de meeste wisten de dans te ontspringen. Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog rustte De la Rue, samen met zijn compagnons Hermanus van de Putte en Hermanus Christiaense, jaarlijks twee zwaarbewapende lorrendraaiers uit. De verantwoordelijke gezagvoerders kregen voor vertrek de opdracht mee om op de Afrikaanse kust gezamenlijk te opereren en zij gedroegen zich alsof er geen WIC bestond. Soms waren de geweldinstructies voor de schippers regelrechte oorlogsverklaringen. Zo moesten de schippers van de Zeeuwse lorrendraaiers *Jager* en *Vergulde Vrijheid* de schepen van de WIC zoveel mogelijk schaden. Het scheepsvolk had moeten 'sweeren voor God Almachtig ende met belofte van premie geanimeert' om de compagnieschepen 'met geweld tegen te gaan, ende aan de zelve alle mogelyke schaade en nadeel toetebrengen'.[75] Ogenschijnlijk tegengestelde belangen bleken dus goed verenigbaar te zijn. De koopmansgeest werkte volgens winst- en verliesberekeningen en die leerden dat mogelijke inkomstendervingen, veroorzaakt door bijvoorbeeld dalende aandelenkoersen van de WIC of het achterwege blijven van dividenduitkering, van ondergeschikt belang waren bij de kennis- en informatievergaring betreffende de Afrikaanse markten. Het aandeelhouderschap van de WIC was dus een noodzakelijke investering voor de illegale handel op Afrika. Pieter de la Rue heeft dat goed begrepen en was een van de succesvolste reders van zijn tijd. Toen hij op 4 maart 1722 op 59-jarige leeftijd stierf, gaf de Middelburgse pensionaris, Johan Steengracht, de veelzijdige handelsactiviteiten van de overledene in het volgende treurdicht op treffende wijze weer:

'Uw Konst, beroemde Boon, trof na vereisch het wezen,
Van Pieter de la Ruë, de Wereld door vermaard
In't Oorlog deed zijn moed, den fieren vijand vreezen,
In Vreê had d'Indiaan voor Hem het Goud gegaard

Daar de eene Kiel vertrok, keerd de ander weer vollaaden,
En deelde van de reis, zijn Reeder winsten mee
Terwijl des Hemels zorg begunstigde zijn daaden,
Was Hij, Zijn stad tot nut, in Oorlog en in Vreê

Die, daar z'ontijdig ach! dat voor: deel nu moet derven,
Te jammerlijk beklaagd, des groote Koopmans Sterven'.[76]

74. NA, CR, 555, Notulen van Zeeuwse hoofdparticipanten; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage XVIII.
75. NA, IvH, 358, WIC aan Staten-Generaal betreffende het vijandelijk treffen tussen Zeeuwse lorrendraaiers en compagnieschepen.
76. ZA, ASH 108: 'Memoriebouck', 39-40.



Hertgrondige en Laatste Christen-Pligt
Geoeffent
Ter gelegentheid van het Smertelijk, en niet min voor 't Gemeen nadeelig Overlijden, van mijn Waarde, en Geagte, Vriend,
d'Hr. PIETER DE LA RUË,
Voornaam Koopman, en Directeur van de Commercie-Compagnie defer Stede.
Oud zijnde 59 Jaaren, en Ontslapen den 4 van Lente-Maand 1722.
Hier is een oude Sprook, en een oude ware stof, Graf mijn u Hart, aan een, of Christus SCHEYDEN is.

SOo oyt dees Koop-Stad heeft een swaare slag gekregen,
't Gemeen een groot verlies, en ramp getroffen heeft.
Soo Zeevaart, Koopmanschap, geleén heeft allerwegen,
't Is door de Dood van Hem, die na sijn sterven leeft.
Een Man (hoewel een Mensch) sijn weerga, waar te vinden?
In 't stuk van Koopmanschap, soo scheander van bevad.
Soo weerdig in sijn doen, en dervend' onderwinden,
Den Handel t'Zeewaarts-heen; een Zuyl van Bewis, en Stad.
Een Man wiens geestig Breyn, was veeltijds van gewigte,
Een Koopman in sijn hart, waar, en wanneer m'hem sag,
Die in een kleyn Vertrek, alleen meer reysen sligte,
Als menig Maatschappy, in 't lang, met veel beslag.
g'Hebt reden Zorgery, sijn weggang te beweenen;
Sijn rust sal veel'er winst, en welvaart stil doen staan,
Ik vrees een weynig tijds, (sijn Vaand mag 't verkleenen)
Men eerst te regt sal sien, wat nut hy heeft gedaan.
g'Hebt reden Droeve Vrouw, en Kind'ren te betreuren,
't Verlies van dit uw Pand, de Steenpilaar van 't Huys,
d'Almogend' die sijn Raat in alles doet gebeuren,
Die Heylig aan uw Ziel, dees slag, dit bitter Kruys.
Hy sy der Weduw' Man, de Weezen tot een Vader,
Geleyd' haar door uw Geest, bewaar haar in uw kragt,
En breng haar, soo in druk, als voorspoed, tot Uw nader,
En regend' 't soegtte Kruys, ja 't verder Nageslagt.
Laat ons uyt allen dien, uw Handel-wegen leeren,
Vrymoedig Opperheer! en billijken uw doen,
Die, als de tijd daar is, tot stof doet wederkeeren,
Den klock bejaarden Man, soo wel als 't teere Groen.
Dog schoon het scheyden van ons Vriend gaf leed en smerte,
't Was egter nog tot troost, sijn Christelijke Boed,
Sijn groodtig Ziels-begeer, den uytgang van sijn Herte,
Tot uw Geriefde Throon, alleen door Christi Bloed.
Gelukkig! die hier leeft, en namaals ook te leven,
De Ziel met beter vood, als aardsche Swijmendtuf,
Wiens Naam van voor de tijd was in uw Boek geschreven,
Diens Geest juygt, maar alleen het Vleesch berust in 't Graf.

ZARK-LETTER.

De Tijd moedt hier uw ogh, het Lijf,
Van 't Peyl van Zeelands Handel-dorf,
Sijn reysen de Dood nu aal begraven,
Verweesd met regt 't gerlas deer Bleven.
Wiens Naam was moedig hier gepreut,
Aan 't Hemelsch Overdis sijn bekent.

Een Vriend heeft d'eller tijd Lief. Spreuk. 17. vs. 17.

Te Middelburg, gedruckt by Simon Gleuser, Ordinaris Boek-drukker, in de Langendelft, by de groote Merkt.

Lijkdicht ter ere van Pieter de la Rue (1663-1722). (Zeeuws Archief)

Naast voorkennis gaf het aandeelhoudersschap van de WIC ook een zekere politieke macht. Het zal geen verbazing wekken dat de hoofdparticipanten van de Zeeuwse WIC-kamer geregeld opriepen tot opheffing of versoepeling van het WIC-octrooi. Vooral in vredestijd, wanneer de rederij van kaap- naar koopvaart overschakelde, laaiden de discussies in alle hevigheid op. In 1701 diende het college van hoofdparticipanten van de kamer Zeeland bijvoorbeeld een verzoek in om aan particuliere schepen het recht te verlenen om op de West-Afrikaanse kust, tegen betaling van recognitie, te handelen. Volgens hen kwam dit de Compagnie ten goede, want daardoor zou er jaarlijks veel geld in de compagnieskas vloeien en hoefden er geen kostbare kruisers meer worden uitgerust. Bovendien zou het de Nederlandse concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland, met name met Engeland, sterk verbeteren.[77] In 1716 hielden zij opnieuw een pleidooi voor verruiming van het octrooi. Het ingediende concept werd door de Heren Tien besproken, maar terzijde geschoven. De Afrikaanse handel was voor de WIC te belangrijk en openstelling zou de Compagnie te veel schade berokkenen.[78]
Toch waren niet alleen Zeeuwse reders voorstander van een open handelsvaart op West-Afrika. In 1717 diende een aantal Amsterdamse kooplieden een verzoek in om een schip naar de Afrikaanse westkust te mogen uitreden. Zij wilden handeldrijven op Angolese kust en de nabij liggende eilanden São Tomé en Príncipe. De commissieaanvraag werd door de Amsterdamse bewindhebbers afwezen en ook latere vergelijkbare aanvragen werden door hen niet gehonoreerd.[79]

Aandeelhouders van de MCC

Zoals we hiervoor zagen, nam de illegale goederen- en slavenhandel na 1720 sterk af. Een factor die daarbij zeker een rol heeft gespeeld, is de oprichting van de Middelburgse Commercie Compagnie geweest, waarin veel belanghebbenden bij de smokkelhandel in hebben geïnvesteerd. We mogen aannemen dat de vorming van de MCC, los van de uitbarsting van speculatiezucht, een antwoord was op de algemene teloorgang van handel en scheepvaart in het Zeeuwse gewest en dat de afname van de smokkelhandel, zeker waar het de Middelburgse kooplieden betreft, heeft versneld. De algemene opdracht van de MCC was per slot van rekening het bevorderen van handel en scheepvaart om tot economisch herstel van Middelburg te komen.
Tot het college van directeuren, dat in 1720 werd gevormd, behoorden Hermanus van de Putte, Pieter de la Rue, Hermanus Christiaense, Jacobus Sluijters, Jan Akkerman, Cornelis Speldernieuw, Joost van Huyen en Casparus Ribaut, bijna stuk voor stuk bekende Middelburgse kooplieden met belangen in de illegale goederen- en slavenhandel. Alle directeuren investeerden grote bedragen in de nieuwe handelscompag-

77. ZA, MPTvP 82, Notulen van hoofdparticipanten, 2 september 1701.
78. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 19 oktober 1716.
79. NA, WIC 372, Resoluties kamer Amsterdam 17 juni en 6 juli 1717; NA, WIC 373, Resoluties kamer Amsterdam, 18 januari 1718. Aanvraag van een commissie voor de vaart op Senegal. In 1719 werd het verzoek afgewezen, NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 11 december 1719.

Monogram van de MCC.

Willem van Citters (1685-1758) was de eerste directeursvoorzitter van de MCC. Na 1730 verdedigde hij de belangen van de Zeeuwse kooplieden tegenover de WIC. Kopergravure van Jacobus Houbraken. (particuliere collectie)

nie. Pieter de la Rue tekende bijvoorbeeld voor 72.000 gulden in en Hermanus Chistiaense belegde 57.000 gulden. In het daaropvolgende jaar verhoogden zij ieder hun inleg met meer dan honderdduizend gulden. Andere directeuren, zoals Sluijters en Van de Putte, stonden in 1723 voor respectievelijk 195.000 en 156.000 gulden geboekt.[80] Bij de oprichting van de handelscompagnie werd de Middelburgs burgemeester Willem van Citters tot voorzitter van de directie gekozen. Van Van Citters, die door het stadsbestuur aan het college was toegevoegd, is overigens geen betrokkenheid bij de smokkelhandel aangetoond.[81]

Na de oprichting van de MCC staakten de meeste directeuren hun illegale handelsactiviteiten op West-Afrika of waren bij minder uitredingen betrokken. Dit was deels het gevolg van de vele werkzaamheden die de nieuwe handelsmaatschappij van hen eiste. Bovendien kwamen kort na elkaar drie directeuren te overlijden. Alleen van Casparus Ribaut is bekend dat hij zich, naast zijn werkzaamheden voor de MCC, met de smokkelhandel op West-Afrika is blijven bezighouden. Van ten minste drie uitredingen van lorrendraaiers is zijn betrokkenheid aangetoond en bij één daarvan, die van de *Drij Marries*, waren meer aandeelhouders van de MCC betrokken. Dat waren

80. ZA, MCC 1581 en 1584. In 1723 bedroeg het aandelenpakket van Pieter de la Rue 207.000 gulden en van Hermanus Christiaense 159.000 gulden.

81. Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 17-39 en bijlage I.

de MCC-commissaris Pieter Six, de hoofdparticipant Abraham Losel en de eerdergenoemde WIC-bewindhebber Cornelis Keuvel.[82]
Naast de genoemde directeuren hadden ruim dertig hoofdaandeelhouders van de MCC belangen in de smokkelvaart op West-Afrika. Toch betekende dat niet dat de MCC zich met de Afrikaanse handel bezighield, want de scheepvaart van de MCC stond alleen open voor de handelsgebieden die niet door octrooien van de Oost- en West-Indische Compagnieën waren gesloten en deze handelsvaart verliep nogal teleurstellend. Daarom vatten enkele directieleden in 1723 het plan op om een schip voor de Afrikaanse handel uit te reden. Op 14 september 1723 nam de MCC het besluit om een schip naar Majombo, een kustgebied aan de monding van rivier de Congo, uit te reden om verfhout te kopen. Dit besluit werd niet in de gewone maar in de geheime resoluties genoteerd, omdat een van de directieleden niet openlijk bij het project betrokken mocht zijn en 'omdat sulcx buijten kennisse van de West-Indische Compagnie mogt blijven'. Daarom werd besloten om de aankoop van de *Winchester Galeij* en de daaropvolgende uitrusting van het fregat door boekhouder Paulus Vink te laten uitvoeren. Vink, een Middelburgse koopman en hoofdparticipant van de WIC was, werd voor een zestiende part belanghebbende bij de onderneming. De rest van het benodigde kapitaal werd door de MCC ingebracht.[83] Wie van de directeuren niet openlijk bij het project betrokken mocht zijn, werd niet vermeld. Mogelijk was het Pieter Sandra, die in maart 1723 de plaats van de overleden Hermanus Christiaense had ingenomen en rekenmeester was van de WIC. De burgemeesters Van Citters en Van de Putte maakten in ieder geval geen bezwaar.[84] Het smokkelschip stond zodoende niet als compagnieschip geregistreerd en dat gold evenmin voor schipper Alexander Roeland en de overige bemanningsleden, want die werden niet in de soldijboeken van de MCC genoteerd.[85]
De reis was geen succes. Na het sluiten van de boeken bleek dat de expeditie een verlies had opgeleverd van bijna 7.500 gulden.[86] Mede daarom werden er in de daaropvolgende jaren geen MCC-schepen meer voor de Afrikaanse handel uitgerust. Pas nadat de handelsmonopolie van de WIC werd opengebroken, stortte de MCC zich op de Afrikaanse goederen- en slavenhandel. Tussen 1730 en 1755 werden in totaal 51 schepen voor de retour- of driehoekshandel op West-Afrika uitgereed. Ook in de daaropvolgende decennia bleef de Afrikaanse handel een belangrijke bedrijfstak van de handelscompagnie.[87]

82. NA, SG 5776, Processtukken van de *Witte Moor* en *Drij Marries*, 1725 en 1726; ZA, FVvC 31.2, *De Uithoorn*, 1730. ZA, MCC, Lijst van intekenaars, 1720-1721.
83. ZA, MCC 40, 14 september 1723.
84. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 76.
85. ZA, MCC 1350, Onkostenrekening van de *Winchester Galeij* van Pieter Baelde, oktober/november 1723; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, bijlage V.
86. ZA, MCC 1344, Rekening courant *Winchester Galeij*, 1724-1726.
87. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel,* bijlage VIIIa en IXa; Unger, *Het archief der Middelburgsche Commercie Compagnie*, 5-6.

De financieel-economische positie van enige Zeeuwse reders

De behaalde winsten uit de illegale goederen- en slavenhandel werden deels geherinvesteerd. Daarnaast belegden de reders hun verworven kapitalen ook in andere bedrijfstakken of ondernemingen. Om een beter inzicht te krijgen in de vermogenspositie van deze reders en kooplieden en hun financieel-economische positie in de Zeeuwse samenleving, was aanvullend onderzoek noodzakelijk. Daarvoor zijn de Zeeuwse belastingregisters geraadpleegd. Een belangrijke bron is het nieuw verbeterd familiegeld, een inkomstenbelasting die in 1702 werd ingevoerd en waarvan de registratie in 1703 aanving.[88] Deze kohieren geven weliswaar goed inzicht in de financiële positie van veel Zeeuwse kooplieden, maar alleen zover het hun inkomen betreft. En daarbij dient, zoals M. van der Bijl terecht opmerkt, 'vooropgesteld te worden dat de volstrekte betrouwbaarheid van deze cijfers aan zekere twijfel onderhevig is' en dat bij de aanslag en inning van het familiegeld meer dan eens de hand werd gelicht.[89]

Naast het familiegeld bestond nog de 200e penning op 'losse goederen', een vermogensbelasting die in 1673 van kracht werd. Daaronder vielen obligaties, aandelen, wisselbrieven, koopwaren, juwelen en edelmetaal. Deze belasting werd drie- of viermaal per jaar geïnd, afhankelijk van verhoogde uitgaven door bijvoorbeeld oorlogvoering. Toch zijn deze belastinggegevens voor dit onderzoek minder bruikbaar, omdat niet alle gegevens bewaard zijn gebleven. Voor Vlissingen ontbreken die bijvoorbeeld voor de periode 1713-1727. Ook werd de waarde van de losse goederen niet jaarlijks getaxeerd.[90] De belastingplichtige werd namelijk aangeslagen voor een eerder vastgesteld bedrag. Als de eigenaar zich hiermee niet kon verenigen, moest hij onder ede verklaren voor welk bedrag hij wel aangeslagen diende te worden. Het zal geen gewaagde veronderstelling zijn dat de aanslagen lager waren dan het werkelijke bezit aan geld en waardepapieren, want er vonden nauwelijks mutaties plaats. Zo werden Philipus Bonket en Hermanus van de Putte gedurende de eerste twee decennia van de achttiende eeuw onveranderlijk aangeslagen voor een bedrag van respectievelijk twaalf en 36 gulden. Alleen bij Pieter de la Rue traden in diezelfde periode enkele veranderingen op. In 1711 werd zijn aanslag van twaalf gulden verdubbeld om vervolgens in 1719 weer te dalen naar achttien gulden. Daarna bleef die constant. Opmerkelijk, omdat De la Rue rond 1720 veel aandelen kocht van verschillende compagnieën en volgens de 200e penning op de losse goederen juist meer belasting had moeten betalen.[91]

Naast inkomen en bezit van waardepapieren werd het vermogen tevens bepaald door grondaankopen of ander onroerendgoedbezit. Ook het eventuele bezit van schepen of andere roerende goederen maakten hier deel van uit. Toch is een volledig inzicht in

88. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'ontfang van het Familiegeld door geheel Zeeland', 19 juni 1702, 1289-1292.

89. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 201.

90. ZA, Rek D 25591-25751, Acquitten van de 200e penning van Vlissingen, 1700-1730.

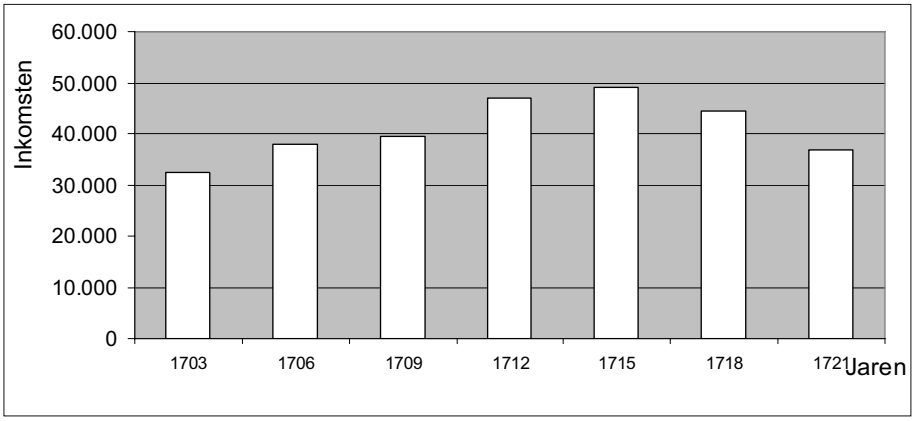
91. ZA, Rek D 24331-24631, Acquitten van de 200e penning van Middelburg, 1700-1730.

de twee laatstgenoemde categorieën helaas onmogelijk, door het ontbreken van bronnenmateriaal. Wel is getracht om deze bij benadering te bepalen, met name voor de Zeeuwse families die nauw bij de illegale goederen- en slavenhandel betrokken waren. In slechts een enkel geval kon het vermogen van een belanghebbende bij de smokkelhandel zeer nauwkeurig worden bepaald. De Vlissingse koopman Jacobus de Witte liet bijvoorbeeld een erfenis achter van bijna 215.000 gulden.[92]

De onderzochte belastingkohieren betreffende het familiegeld waren in vijftien klassen ingedeeld en de belastingplichtigen werden aangeslagen voor 2½ procent van hun inkomen. Voor de eerste inkomensgroep, die van 16.000 gulden of meer, kwam geen enkele Middelburgse of Vlissingse familie in aanmerking en ook in de daaropvolgende klasse was het aantal belastingplichtigen zeer gering.
Van de meeste Zeeuwse belanghebbenden bij de smokkelhandel is de betrokkenheid bij de illegale goederen- of slavenhandel op West-Afrika slechts voor één of twee reizen aangetoond. We mogen aannemen dat zij in meerdere uitredingen participeerden, maar de bewijzen ontbreken hiervoor. Daarentegen is van 42 reders veelvuldige betrokkenheid bij de smokkelhandel wel aangetoond en voor de ontwikkeling van de vermogenspositie van Zeeuwse reders is deze groep nader onderzocht. In bijlage III zijn de inkomenscategorieën, gebaseerd op het nieuw verbeterd familiegeld, van deze Zeeuwse reders voor de eerste twintig jaar van de achttiende eeuw opgenomen. Jaarlijkse mutaties vonden nauwelijks plaats en daarom zijn er driejaarlijkse peilingen genomen. Niet van alle reders zijn de belastingsklassen bekend. Van enkelen ontbraken die geheel of grotendeels en van anderen waren die slechts voor een bepaalde periode beschikbaar. Deze hiaten worden voornamelijk veroorzaakt door het overlijden van de desbetreffende persoon of omdat hij zich elders vestigde. Na het overlijden van een koopman namen de weduwen of andere erfgenamen de zaken meestal over en zij werden als zodanig in de belastingregisters vermeld. In sommige gevallen ontbraken de vermeldingen, omdat de koopman (nog) niet belastingplichtig was.
Bij bestudering van de cijfers valt op dat veel belanghebbenden bij de smokkelhandel tot de hoogste inkomensgroepen van het Zeeuwse gewest behoorden. Dat waren de belastingklassen van 1.000 gulden of meer.[93] Daarnaast zien we dat deze kooplieden rond 1715 op de top van hun inkomen zaten en dat zij daarna in dezelfde of in lagere belastingsklassen waren beland. De enige uitzondering was Gillis Boom, een koopman uit Zierikzee. Om deze mutaties in belastingaanslagen inzichtelijk te maken zijn de inkomenscategorieën voor de verschillende peiljaren bij elkaar opgeteld. Om vertekening te voorkomen zijn alleen de belastinggegevens van belanghebbenden bij de smokkelhandel gebruikt die over de gehele onderzoeksperiode in de registers geboekt staan, dat gold ook als de erfgenamen de zaken behartigden. In totaal waren dat 21 van de 42 Zeeuwse reders, ofwel de helft daarvan.

92. ZA, ASH 15, Stukken betreffende de nalatenschap van Jacobus de Witte.
93. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 202.

Grafiek 2.1. Gezamenlijke jaarinkomsten van 21 Zeeuwse reders op basis van belastinggegevens



Bronnen: Belastingkohiers familiegeld, Middelburg, Veere, Vlissingen en Zierikzee, 1703-1721.

In 1703 vormden deze reders samen een inkomensgroep van 31.500 gulden en droegen gezamenlijk 788 gulden belasting af. In de daaropvolgende jaren stegen de inkomsten. Deze bereikten in 1715 een maximum van 47.000 gulden. Dat was een stijging van circa vijftig procent over een periode van twaalf jaar. In de daaropvolgende zes jaar daalden de inkomenscategorieën met 23 procent.
Om de inkomensontwikkelingen van deze groep beter te kunnen beoordelen, zijn ze in een breder economisch kader geplaatst. De belastinggegevens van de reders zijn vergeleken met de totale belastingopbrengst van de steden Middelburg en Vlissingen. Beide steden telden in het eerste decennium van de achttiende eeuw circa 3.000 belastingplichtigen. In het tweede decennium daalde dat aantal naar ruim 2.500.

Tabel 2.1. Belastinginkomsten van Middelburg en Vlissingen, 1703-1721

Belastinginkomsten in guldens	1703	1706	1709	1712	1715	1718	1721
Middelburg	31.010	31.850	31.970	34.275	32.540	32.060	25.750
Vlissingen	9.910	9.400	8.775	8.540	8.810	7.510	6.180
Totaal	40.920	41.250	40.745	42.815	41.350	39.570	31.930

Bronnen: ZA, Rek D 3242-3257 en 3349-3367

De belastinginkomsten voor de stad Middelburg, die aan het begin van de achttiende eeuw een bevolking had van ongeveer 25.000 inwoners, namen vanaf het moment dat

het familiegeld werden geïnd, geleidelijk toe.[94] Rond 1712 bereikte de stad haar economisch hoogtepunt om vervolgens te dalen. Na 1718 namen de inkomsten zelfs sterk af.
Bij de stad Vlissingen, die veel minder belastingplichtigen telde, zien we aanvankelijk een tegengestelde ontwikkeling. Vanaf 1703 namen de belastinginkomsten steeds verder af. Alleen in 1715 kende de stad een korte opleving, waarna de dalende tendens zich weer voortzette. Wanneer we de belastinginkomsten van beide steden bij elkaar optellen, zien we tot 1715 een relatief stabiel inkomstenniveau dat rond de 41.000 gulden schommelde. Na 1718 namen de totale belastinginkomsten sterk af, een ontwikkeling die zich in de daaropvolgende decennia zou voortzetten.
De groei en afname van Middelburg, afgelezen aan de hand van haar belastinginkomsten, vertonen sterke overeenkomsten met de inkomensontwikkelingen van de onderzochte groep reders. Opvallend is dat Vlissingen, een stad die veel sterker bij de kaapen illegale handelsvaart op West-Afrika betrokken was, een ander beeld laat zien. Dit wordt verklaard door de afname van het aantal belastingplichtigen, dat tussen 1703 en 1725 met bijna 28 procent daalde.

Tabel 2.2. Belastingplichtigen Middelburg en Vlissingen, 1703-1725

Belastingplichtigen	1703	1710	1715	1720	1725
Middelburg	2.176	2.451	2.241	1.957	1.702
Vlissingen	764	625	592	582	552
Totaal	3.076	2.833	2.539	2.254	

Bronnen: ZA, Rek D 3242-3261 en 3349-3371

Overigens zijn bij deze tellingen de belastingplichtigen uit de omliggende dorpen, die onder het Vlissingse ressort vielen, buiten beschouwing gelaten. Naast economische teruggang zullen ook bepaalde demografische ontwikkelingen hieraan hebben bijgedragen. Zo verhuisden de gebroeders Cornelis en Appolonius Lampsins, twee toonaangevende kooplieden en telgen uit het beroemde Vlissingse koopliedengeslacht met grote belangen in de risicovolle commissievaart en slavenhandel, van Vlissingen naar Middelburg of het rechtsgebied van die stad.[95]
Tegenover de daling in Vlissingen steeg het aantal belastingaangiften van de stad Middelburg tussen 1703 en 1710 met bijna dertien procent (12,6 %). Maar ook daar zette vervolgens een daling in. Zelfs in 1712, het jaar waarin de belastinginkomsten

94. Boddaert, *Hedendaagsche Historie*, XIX, 161; Fokker, *Iets over de bevolking van Middelburg*, 18.
95. ZA, Rek D 3239-3257, Acquiten van het familiegeld van Middelburg, 1703-1721; Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, I, derde aflevering, 19-23.

het hoogst waren, was het aantal belastingplichtigen al iets gedaald.[96] Voor de periode 1703-1725 bedroeg de teruggang van het aantal belastingplichtigen bijna 22 procent (21,8%).
Van der Bijl is van mening dat de daling van het bevolkingsaantal in de Zeeuwse steden niet de enige, laat staan, de belangrijkste verklaring was voor de achteruitgang in belastinginkomsten. Hij concludeert dat deze inkomstencijfers de reële economische recessie van het Zeeuwse gewest weerspiegelen, een gevolg van de verplaatsing van handelsactiviteiten naar Holland, die door J. de Vries interne contractie is genoemd.[97]
Dat de bevolkingsafname van Middelburg niet de belangrijkste factor is geweest voor de teruglopende belastinginkomsten, wordt door andere historici gedeeld. Algemeen wordt aangenomen dat gedurende de achttiende eeuw een geleidelijke daling van het bevolkingsaantal optrad die aan het eind van die eeuw een sterke neerwaartse curve vertoonde. Tussen 1750 en 1810 daalde de bevolking van Vlissingen bijvoorbeeld van 8.000 tot 4.800 inwoners, wat bijna een halvering van het bevolkingsaantal betekende.[98]
De economische teruggang in het Zeeuwse gewest was dus de belangrijkste factor voor de teruglopende belastinginkomsten en voor de belanghebbenden bij de smokkelhandel zal dit proces zich waarschijnlijk hebben versneld door het succesvolle optreden van de Compagnie bij de bestrijding van de lorrendraaierij. Vooral reders en assuradeurs in de steden Vlissingen en Middelburg hebben daar zwaar onder geleden.[99]
Naast onderzoek van individuele reders zijn ook enkele families onder de loep genomen, omdat de partenrederij kende een familiaire structuur. Om de inkomens- en vermogensontwikkelingen van enkele families met banden in de smokkelhandel nader te bestuderen, zijn de tien belangrijkste families in de tabellen 2.3 en 2.4 opgenomen. Gedurende de eerste twintig jaar van de achttiende eeuw wisselde het aantal familieleden en daarom zijn die tussen haakjes bij de tienjaarlijkse peilingen aangegeven. Zoals eerder vermeld zijn cijfers over het vermogen in de vorm van onroerend goed moeilijk te geven, zelfs wanneer grondeigendommen bekend waren. Zaken als ligging en kwaliteit van de grond of de ouderdom van de boomgaard bepaalde sterk de waarde. Om die reden zijn deze niet in het overzicht opgenomen. Van ten minste zeven van de onderzochte families is bezit van onroerend goed aangetoond. Dit waren veelal boomgaarden van verschillende afmetingen op het eiland Walcheren. Pieter de la Rue had bijvoorbeeld een boomgaard in de ambachtsheerlijkheid Brigdamme van 4 gemet en bezat in dezelfde ambachtsheerlijkheid het buitenhuis ‘Leliendaal’ met ruim 43 gemet grond, waarop een boerderij en een speelhof was gebouwd. Daarnaast

96. ZA, Rek D 3248, Acquiten van het familiegeld van Middelburg, 1712. Het aantal belastingplichtigen bedroeg 2.378.
97. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 203; De Vries, *Economische achteruitgang der Republiek*, 40-45.
98. Fokker, *Iets over de geschiedenis van Middelburg*, 15-20; Unger en Westendorp Boerma, ‘De steden van Zeeland’ II, 62; Sijnke en Van Gent, *Geestelijken, regenten en kooplieden*, 48.
99. GAVL, Sa 5574: Brasser, *Beschijvinge der stadt Vlissinge*, 618.

was hij eigenaar van een groot woonhuis aan de Rouaansche Kaai en van verscheidene pakhuizen aan de Molenstraat, Kuyperspoort, Kinderdijk en Kaai.[100] Bovendien had hij verscheidene schepen in de vaart, die na zijn dood aan de MCC werden gekocht. De familie Chistiaense handelde op een vergelijkbare manier.[101] Ook de familie Boudaen Courten, die overigens niet in het onderzoek is opgenomen, bezat relatief veel grond op Walcheren.[102]

Tabel 2.3. Inkomen (in guldens) op basis van het familiegeld van enkele Zeeuwse families met nauwe banden met de smokkelhandel

Families		1703 familiegeld	1710 familiegeld	1720 familiegeld
Boom	Zier.	(6) 2.500	(8) 3.600	(7) 2.700
Christiaense	Midd.	(3) 5.000	(4) 6.000	(2) 5.000
Van Hoorn	Vliss.	(2) 4.500	(2) 5.000	(3) 6.000
Lampsins	Vl/Mid.	(2) 1.500	(2) 3.500	(2) 4.000
Van de Putte	Midd.	(3) 5.000	(3) 7.000	(2) 6.000
De la Rue	Midd.	(2) 3.500	(3) 7.500	(3) 6.500
Teerlinck	Vliss.	(5) 3.300	(4) 4.500	(6) 5.800
Tobiassen	Vliss.	(3) 3.500	(3) 3.500	(2) 2.500
Tulleken	Midd.	(3) 6.000	(4) 13.500	(5) 17.500
De Witte	Vliss.	(4) 5.000	(4) 4.500	(4) 5.300

Bronnen: ZA, Rek D 3239-3256, 3349-3366, 3663-3680

100. ZA, VDR 36, Inventaris van goederen en effecten nagelaten door Marie van de Claver, weduwe van Pieter de la Rue; ZA, FS 693: Akte van transport van het pakhuis de 'Leeuw' aan Pieter de la Rue, 1716; AC, 11 oktober 1714; Zijn woning aan de Rouaansche kaai te Middelburg heette 'Mon Temps Court' of 'Montancourt'; Hollestelle, *Werken met Zeeuwse bronnen*, 39-40. Deze oude oppervlaktemaat was afkomstig uit de tijd (dag) dat een bepaald stuk land kon worden geploegd of gemaaid. Eén gemet was gelijk aan 300 vierkante roeden of 0,39 hectare.
101. GAVL, Sa 4894, Lijst van Zeeuwse schepen, 1720. De la Rue was in 1720 boekhouder van vijf schepen, die vermoedelijk zijn eigendom waren. Hermanus Christiaense was boekhouder van vier schepen; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 108-112. In 1722-1723 kocht de MCC vier schepen uit de nagelaten boedel van de overleden directeuren De la Rue en Chistiaense. Daarnaast kocht de Compagnie in 1723 de *Vijf Gebroeders* van de weduwe van François Christiaense. Dat schip werd vervolgens in *Jonge Jacob* omgedoopt. Alle aangekochte schepen stonden op de hiervoor genoemde lijst vermeld.
102. De familie Boudaen Courten bezat onder andere de ambachtsheerlijkheid Sint Laurens en de buitenplaats Popkensburg; ZA, Inventaris heerlijkheid Popkensburg en Sint Laurens, 1610-1876.

Na de dood van Johan Boudaen Courten viel een deel in handen van zijn zoon Hiëronymus, die nauw betrokken was bij de smokkelhandel. Naast grond bezaten sommige families ook andere onroerende goederen. Cornelis Lampsins was bijvoorbeeld eigenaar van een korenmolen in de ambachtsheerlijkheid Brigdamme, een molen die hij verpachtte. Ook het genoemde landgoed met toekomende rechten behoorde hem toe. Naast Brigdamme had hij nog enkele heerlijkheden in zijn bezit. De rijkdom van de familie Lampsins was zo groot dat die zelfs spreekwoordelijk was. Men sprak van een verkwister: 'Al had hij het geld van Lampsins, dan zou hij het doorbrengen'.[103]

Ook Van de Putte bezat, net als Pieter de la Rue, een groot woonhuis in Middelburg en een fraai zomerhuis buiten de stad. Dit buitenhuis, de 'Griffioen' geheten, had een grote tuin waarin een grote kas, een speelhuis, een lustprieel en een theekoepel waren ondergebracht. De totale waarde van zijn onroerend goed is onbekend. Wel werd zijn kruitmolen de 'Grenadier' getaxeerd op circa 45.000 gulden.[104]

In tabel 2.3 is een stijgende lijn in inkomen te bespeuren die bij sommige families aan het eind van het twee decennium weer iets daalt. Deze afname zal deels veroorzaakt zijn door de gewijzigde familiestructuur. In tabel 2.4 is een duidelijke beleggingstoename in de verschillende handelscompagnieën te constateren, waarbij we niet mogen uitsluiten dat een deel daarvan met speculatieve doeleinden is geïnvesteerd. Wel blijft de vraag bestaan of het ingetekende beleggingsgeld ook daadwerkelijk is ingelegd. Bij de Assurantie Compagnie van Vlissingen (ACV) is dit, door het ontbreken van gegevens, niet te verifiëren. Ook moeten we ons realiseren dat de beleggingen nominaal waren en dat ze dus geen inzicht geven in het exacte financiële vermogen.

Tot de grote aandeelhouders van de MCC behoorden de families Christiaense, De la Rue en Van de Putte, die al bij de oprichting van de handelsonderneming daar veel geld in investeerden en hun aandelenpakketten in de daaropvolgende jaren nog aanzienlijk vergrootten. Zij investeerden overigens niet alleen in de hierboven genoemde compagnieën. Pieter de la Rue bezat bijvoorbeeld ook aandelen in de Assurantie Compagnie van Middelburg, de South Sea Company en een groot aantal verschillende soorten obligaties met een waarde van vele duizenden guldens.[105]

103. ZA, Rek C 4981-4991, Rekeningen van Middelburg en ressort, 1710-1720; ZA, Rek C 5181-5191, Rekeningen van Vlissingen en ressort 1710-1720; Nagtglas, *Levensberichten*, II, derde aflevering, 19-23; Francke, *Utiliteyt voor de gemeene Saake*, I, 368.

104. ZA, ARZ 200, Uittreksel uit het testament van Hermanus van de Putte; Unger, 'De Buitenplaats', 88-90.

105. ZA, VDR 36, Inventaris van goederen en effecten nagelaten door Marie van de Claver, weduwe van Pieter de la Rue, 1749.

Tabel 2.4. Financieel vermogen (in guldens) van enkele Zeeuwse families met nauwe banden met de smokkelhandel

Families		1703 VOC	WIC	1710 VOC	WIC	1720 VOC	WIC	MCC	ACV
Boom	Zier.	(6)		(8)		(7)			
Christiaense	Midd.	(3)	3.000	(4) 600	11.530	(2)6.000	3.200	75.000	
Van Hoorn	Vliss.	(2) 1.950	5.500	(2) 9.000	4.580	(3) 25.500	9.450	10.800	72.000
Lampsins	Vl/Mid.	(2) 2.240	3.050	(2) 4.100	3.410	(2) 8.150	6.100	27.000	
Van de Putte	Midd.	(3) 6.000	1.800	(3) 6.000	3.170	(2) 6.000	5.420	54.000	
De la Rue	Midd.	(2) 2.000	6.130	(3) 2.000	6.530	(3) 8.000	5.700	107.750	
Teerlinck	Vliss.	(5) 1.000		(4)		(6)			24.000
Tobiassen	Vliss.	(3)		(3)	1.335	(2)	1.335	24.250	6.000
Tulleken	Midd.	(3)	3.000	(4) 3.000	5.670	(5) 25.000	40.000	42.000	
De Witte	Vliss.	(4) 6.800	2.800	(4) 17.400	5.800	(4) 21.400	5.800		42.000

Bronnen: NA, VOC 13798: NA, WIC 1244-1245; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlagen

De sterkste welvaartsgroei maakte evenwel de familie Tulleken door en ook zij bezat aanzienlijke stukken grond. Daniël Tulleken kocht bijvoorbeeld de ambachtsheerlijkheid Melis en Mariekerke en bezat de buitenplaats 'Huis ter Mee' onder Oostkapelle.[106] De Tullekens wisten zich gedurende de eerste twee decennia van de achttiende eeuw niet alleen tot de financieel-economische top van het Zeeuwse gewest door te dringen, maar hadden bovendien veel politieke macht, doordat zij belangrijke sleutelposities binnen de stedelijke of gewestelijke bestuursorganen bekleedden.[107]

Hollandse reders

Hoewel de Zeeuwse kooplieden een stempel drukten op de risicovolle scheepvaart en de smokkelhandel op West-Afrika domineerden, werd een deel van de illegale goederen- en slavenhandel vanuit Holland georganiseerd. Zowel Amsterdamse als Rotterdamse kooplieden investeerden in de Afrikaanse smokkelhandel en werkten daarbij vaak samen.

Bij de Amsterdammers kunnen we grofweg een tweedeling maken. De eerste groep bestond voornamelijk uit kooplieden die deels met Zeeuwse collega's samenwerkten en daarnaast nauwe banden onderhielden met de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie. De tweede groep bestond voornamelijk uit joodse kooplieden, die met name aan het eind van de zeventiende eeuw het octrooi van de WIC ontdoken door slaven van Afrika naar Zuid-Amerika te transporteren.

106. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, I, 225, II, 785-786.

107. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 204.

Ook een deel van de Rotterdamse kooplieden genoot, als hoofdparticipant van de BAC, bescherming van de Duitse vorst. Deze kooplieden wisten bovendien in 1711 het handelsrecht voor de vaart op Arguin en Senegal te verwerven en reedden in de daaropvolgende jaren schepen uit voor de gomhandel.

Amsterdam

Als hoofdparticipanten van de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie hadden de twee Amsterdamse kooplieden Abraham Beck en Hendrik van Wesel toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten en in het bijzonder over de handel op Arguin en Senegal. Zij vormden samen een handelshuis en investeerden voornamelijk in de gomhandel. Zo waren zij partenreders in de *Arcke Noach*, een Hollandse lorrendraaier die aan het begin van de achttiende eeuw verscheidene smokkelreizen naar Arguin en de Senegalese kust maakte. Naast de firma Beck & Van Wesel participeerden de Amsterdamse kooplieden Johannes Boelens en Willem van Schie, de Rotterdamse koopman en regent Joshua van Belle en de Zeeuwse koopman Isaak Abrabanel in deze rederij.[108] Tijdens de Spaanse Successieoorlog vroegen Beck & Van Wesel ook verschillende commissiebrieven aan, maar geen enkel schip bracht een prijs op. Het waren koopvaarders met commissie voor de vaart op Afrika of West-Indië, zoals de eerdergenoemde *Arcke Noach* en de aangevraagde commissies dienden dus andere doelen.[109]

Het handelshuis Beck & Van Wesel was naast de gomhandel ook betrokken bij de illegale slavenhandel en investeerde onder andere in de uitreding van de *Vier Gebroeders*. Deze uitreding was een goed voorbeeld van de Hollands-Zeeuwse samenwerking bij de smokkelhandel, waarbij de Hollandse kooplieden het benodigde kapitaal verschaften en de Zeeuwen de organisatie voor hun rekening namen. De lorrendraaier *Vier Gebroeders* werd in 1701 door boekhouder Nicolaas van Hoorn te Vlissingen uitgerust en nadat op de West-Afrikaanse kust slaven waren ingekocht, zeilde deze naar Sint Eustatius en Sint Thomas waar die te gelde werden gemaakt. De bewindhebbers van de WIC hadden ondertussen lucht van de zaak gekregen en toen het schip in augustus 1702 met een aanzienlijke lading suiker in Harlingen arriveerde, lieten zij het vaartuig aan de ketting leggen. Uit het daaropvolgende onderzoek kwamen meerdere namen van partenreders bovendrijven, waaronder die van de Rotterdamse koopman Pieter Baelde.[110]

Ondanks zijn betrokkenheid bij de illegale handelsvaart op West-Afrika werd Van Wesel in 1706 door de WIC tot opperkoopman benoemd en vertrok hij met het compagnieschip *St. Clara* naar Elmina. Beck trad in de tussentijd als zijn gevolmachtigde

108. GAA, Not 4203-323, 2 januari 1705; GAA, Not 4205-325, 1 september 1705.

109. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage IV.

110. NA, WIC 357, Resoluties kamer Amsterdam, 1702. Procedures tegen de *Vier Gebroeders* 127-140, 143-158, 168, 189, 200-201; NA, WIC 358, Resoluties kamer Amsterdam, 1703. Procedures tegen de *Vier Gebroeders*, 39, 59, 76, 99, 111, 129, 132, 213, 220 en 285.

op.[111] Toen directeur-generaal Pieter Nuijts korte tijd later kwam te overlijden, nam Van Wesel zijn functie waar en greep die gelegenheid aan om zichzelf te verrijken. Na aankomst van de nieuwe directeur-generaal Adriaen Schoonheijt kwamen grove onregelmatigheden in de boekhouding aan het licht en werd Van Wesel van particuliere handel beschuldigd. Voor nader onderzoek werd hij naar patria ontboden, waar hij zich voor de bewindhebbers moest verantwoorden.[112] Ook het verleden van Abraham Beck stond een carrière bij de WIC niet in de weg. In november 1708 werd hij door de Heren Tien tot directeur van Curaçao benoemd en volgde hij zijn broer Jacob op.[113]

Naast Beck en Van Wesel waren meer Amsterdamse kooplieden bij de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika betrokken en ook zij werkten nauw samen met Zeeuwse kooplieden. Zo waren vijf van de zes reders van de *Aletta Galeij* Amsterdammers en was het laatste aandeel in handen van Isaäk Tulleken, de Middelburgse regent en waterbaljuw. Vergelijkbare constructies treffen we bij drie andere opgebrachte lorrendraaiers aan. Ook nu traden de Zeeuwse kooplieden weer als boekhouders op, waarmee de schijn werd gewekt dat het om Zeeuwse schepen handelde.[114] Van een vijfde opgebrachte lorrendraaier, de *Juffrouw Maria*, is alleen de naam van de Amsterdamse reder bekend. Toch mogen we aannemen dat ook bij deze uitreding Zeeuwen betrokken waren, want volgens de instructiebrief moest de schipper op de thuisreis in Zierikzee binnenlopen. Daar moest hij zich zo spoedig mogelijk tot François Vos vervoegen, die de zaken zou afhandelen en de bemanning zou uitbetalen. Daarna mocht de schipper zijn reis naar Amsterdam pas vervolgen.[115] Van de 52 lorrendraaiers die de WIC in de achttiende eeuw opbracht, waren er 5 door een Hollands-Zeeuwse partenrederij uitgerust. Het is zeer aannemelijk dat Amsterdammers bij meer van dergelijke rederijen betrokken zijn geweest.

De uitreding van lorrendraaiers ging dus in Holland met meer voorzichtigheid gepaard dan in Zeeland. Ook vonden de reders het risico te groot om bepaalde Afrikaanse producten op de rede van Texel te ontschepen en gaven zij de schippers de opdracht mee om die elders te ontladen. Zo mocht de schipper van de *Aletta Galeij* alleen op de rede van Texel voor anker gaan, als de handelswaar uit gom en huiden bestond. Mocht hij echter ivoor, peper of rijst hebben ingehandeld, dan moest hij eerst in Zeeland binnenlopen.[116] De invoer van Arabische gom en huiden vormden na 1711 kennelijk geen risico, omdat de handel op Arguin en Senegal toen door de WIC was

111. GAA, Not 4208-1253, 18 november 1706.
112. NA, WIC 2, Resoluties Heren Tien, 9 april 1709, 29 september en 2 oktober 1710.
113. Ibidem, 24 en 26 november 1708; Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 178.
114. NA, NBKG 252-254, Processtukken *Anna Maria Galeij, Aletta Galeij* en *Snelle Hoeker*, 1713-1714; NA WIC 922, Processtukken *Jonge Abraham*, 1725.
115. NA, NBKG 258, Instructiebrief *Juffrouw Maria*, 1715.
116. NA, NBKG 253, Instructiebrief *Aletta Galeij*, 1713.

toegestaan, mits recognitie werd afgedragen.[117] Ook de verzekeringspolis van de *Agatha*, een Rotterdams smokkelschip dat op 6 maart 1713 vanuit Texel naar de Greinkust vetrok, vermeldt een vergelijkbare wijze van handelen. Schipper David Davidson had de keus om via Rotterdam, Zeeland of Hamburg te repatriëren.[118]

Joodse kooplieden

In 1700 werd het Amsterdamse smokkelschip *Vergulde Fortuyn* nabij de Kaapverdische Eilanden door een Frans schip van de Compagnie du Sénégal genomen. Het schip, dat later in Le Havre werd opgebracht, was door de Amsterdamse koopman David Ximenes uitgereed voor een driehoeksreis naar West-Afrika en Zuid-Amerika.[119] Ximenes behoorde tot een joodse groep kooplieden die van Sefardische of Asjkenazische afkomst was. De eerste groep joden, die van Spaans-Portugese origine was en veelal gedwongen tot het christendom waren bekeerd, ontvluchtte het Iberisch Schiereiland vanaf het eind van de middeleeuwen om zich elders in Europa te vestigen. De tweede groep was uit Midden- en Oost-Europa afkomstig. Een aanzienlijk deel van deze joodse kooplieden woonde in Amsterdam en zij waren vanaf het eind van de zeventiende eeuw betrokken bij de handel in suiker en slaven.[120] Volgens Bosman hadden de joden 'geen kleyn aandeel' in de Hollandse lorrendraaiers 'dewelke ook lichtelijk een Portugeese Konings Pas weten te bekomen, waar door dezelve als ze hier ter kust komen, voor goede en oprechte Portugeesen doorgaan'.[121] De joodse betrokkenheid bij de illegale slavenhandel begon, toen het asiento in handen viel van de Compagnie van Cacheu, een in 1690 opgerichte Portugese handelsorganisatie.[122] Al snel na de oprichting werd duidelijk dat deze compagnie niet in staat was om de Spanjaarden voldoende slaven te leveren. Om toch aan haar verplichtingen te voldoen, schakelde zij haar Amsterdamse agenten Manuel de Belmonte en de gebroeders Simon en Luis de Souza in. Dit contact tussen Spanje en Amsterdam verliep via de joodse diplomaat François van Schoonenbergh, die familie was van Baron Manuel de Belmonte.[123] De Amsterdamse agenten sloten kort daarop een contract met de WIC voor een jaarlijkse levering van 2.500-3.000 slaven. Tussen 1699 en 1701 werden ruim tien compagnieschepen in dat kader uitgereed. Conflicten met de Compagnie van Cacheu, die haar financiële verplichtingen jegens de WIC niet nakwam, leidde in 1701 tot het stopzetten van de slavenleveranties. Als gedeeltelijke

117. GAA, Not 4222-338 en 5008-114, Contract tussen Amsterdamse en Rotterdamse kooplieden betreffende de lading van de *Bonaventura*, 7 november 1711 en 1712.
118. GAA, AB&Z 193, Verzekeringspolis *Agatha*, 1713.
119. NA, GCvH, 456; GAA, Not 5788-277, 31 maart 1701; 6474-383, 15 juli 1701; 6201-130, 2 februari 1705: 6414-1025, 27 juni 1709. Zie ook hoofdstuk 3, Instructiebrieven.
120. Boxer, *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk*, 191.
121. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 88.
122. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 168-172; Verger, *Flux et reflux*, 67.
123. Israel, *De Joden in Europa*, 144-145. Klooster, 'Slavenvaart op Spaanse kusten', 128. Van Schoonenbergh is de Nederlandse vertaling van De Belmonte.

compensatie van de geleden schade behield de Compagnie de borgsom van 60.000 gulden.[124]

De Belmonte en de gebroeders Souza sloten vervolgens contracten af met Zeeuwse kooplieden. In februari 1701 verscheen er op de kust van Caracas een Zeeuwse lorrendraaier met vierhonderd slaven. De genoemde joodse kooplieden behoorden tot de reders van het schip en de slaven waren uit Angola afkomstig.[125] Wederom ontstonden er echter problemen over de betaling van de geleverde slaven. Zo procedeerden de erfgenamen van de in 1706 overleden Vlissingse koopman Jan Verborre nog vele jaren met de joodse kooplieden om een vordering van circa 50.000 gulden. In 1713 dienden zij zelfs een verzoek in bij de Staten van Zeeland in het conflict te interveniëren.[126]

Andere joodse kooplieden waren als reders direct bij de illegale slavenhandel betrokken. Tussen 1699 en 1701 werden ten minste vijf lorrendraaiers door Amsterdamse kooplieden uitgereed, waarbij David Ximenes en Anthonio Alvares Machado als boekhouders optraden. Veel succes hadden zij overigens niet, want de *Vergulde Fortuyn* werd, zoals we zagen, door een Frans compagnieschip genomen en de *Carolus Secundus* viel in datzelfde jaar in handen van de WIC. Na het verlies van de *Carolus Secundus* gaven de twee Amsterdamse kooplieden de illegale slavenhandel niet op. In januari 1701 vond een gecombineerde uitreding van drie smokkelschepen plaats, waarbij een nieuwe handelsstrategie werd toegepast. De drie smokkelschepen zeilden gezamenlijk naar de kust van Sierra Leone, waar de smokkelaars een bark huurden, die voor de kusthandel werd ingezet. Vervolgens zeilden de drie schepen naar de Kaapverdische Eilanden waar ze de rest van de tijd verbleven. Met de bark werden de Afrikaanse producten en slaven naar de drie Amsterdamse lorrendraaiers vervoerd, maar de slavenhandel verliep teleurstellend, waardoor de *Marij Galeij* met een lading Afrikaanse producten repatrieerde. De twee andere smokkelschepen zetten hun driehoekshandel voort en daarvan werd de *St. Joseph* in 1702 in Suriname opgebracht. De *St. Pieter*, het andere smokkelschip werd bij aankomst in Texel door de WIC aan de ketting gelegd. Uit het daaropvolgende onderzoek bleek dat schipper Gerrit van Leeuwen zijn slaven in Cartagena en Jamaica had verhandeld en vervolgens naar Emden was gezeild. Om de beslagname van de *St. Pieter* aan te vechten, wendde Ximenes zich tot het Hof van Holland. Kennelijk wist hij het hof van zijn onschuld te overtuigen, want hij werd uiteindelijk in het gelijk gesteld. Zowel het schip als de lading werd in 1703 door de WIC gerestitueerd.[127]

124. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 147-154.

125. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 172.

126. ZA, SvZ 1018, Verzoek van erfgenamen Jan Verborre aan Staten van Zeeland, 1713; NA, WIC 370, Resoluties kamer Amsterdam, 27 augustus 1715.

127. NA, SG 4772 en 5774, Processtukken *St. Pieter* en *St. Joseph*, 1702-1703; GA, Not 5798-805, 3 augustus 1702; GAA, Not 6020-565, Stukken betreffende de *St. Joseph*; GAA, Not 4196-1499, 23 december 1702; NA, WIC 1, Resoluties Heren Tien, 14 november 1702, NA, WIC 357, Resoluties kamer Amsterdam, 25 juli 1702; NA, GCvH 454, Stukken betreffende *St. Pieter.*

Naast slavenhandelaar was de uit Duitsland afkomstige Machado, die veel zaken onder zijn alias Anthony van Bijl afhandelde, ook op andere terreinen actief.[128] Samen met de eveneens uit Duitsland afkomstige Jacob Pereira bevoorraadde hij het leger van de Republiek. Vanaf 1674 sloten de Staten-Generaal jaarlijks contracten af met deze 'Providiteurs Generaal', die een niet onaanzienlijke rol speelden bij de uitrusting van het expeditieleger waarmee Willem III in 1688 in Engeland landde. Voor de financiering daarvan maakte het handelshuis Machado & Pereira gebruik van een combinatie van door de staat betaalde voorschotten en kapitaal dat door andere joodse kooplieden werd geïnvesteerd.[129]
Ook met joden elders in de Republiek onderhield Machado nauwe banden. Zo machtigde hij in 1683 Isaak Semach Ferro, de latere consul van het Spaanse hof te Middelburg, om de helft van een plantage met toebehoren in Suriname te kopen. Enige tijd later verwierf hij de plantage waar zijn handelspartner Pereira voor een derde part in participeerde.[130] Veel joden hadden overigens belangen in West-Indië. In 1694 telde Suriname circa vijfhonderd joden, die veertig suikerplantages in eigendom hadden. In 1730 was dat aantal gegroeid en waren 115 van de 401 plantages in joodse handen. Ook de Caribische handel en smokkelhandel vanuit Curaçao, waar circa eenderde van de blanke bevolking uit joden bestond, naar het Zuid-Amerikaanse vasteland werd door hen gedomineerd.[131]
Doorgaans werkten de joodse kooplieden met geloofsgenoten samen, soms weken zij daarvan af. Uit processtukken van opgebrachte lorrendraaiers blijkt bijvoorbeeld dat de Zeeuwse koopman Sautijn en zijn Amsterdamse collega Van den Bempden tot de partenreders van de *St. Pieter* behoorden. De laatstgenoemde was waarschijnlijk Aegidius van den Bempden, een rijke Amsterdamse koopman en zoon van de gelijknamige koopman die halverwege de zeventiende eeuw vanuit Keulen naar Amsterdam was geëmigreerd. Aegidius van den Bempden sr. had namelijk twee zonen, waarvan de oudste, Jan van den Bempden, sinds 1686 bewindhebber was van de WIC en in 1702 tot de Amsterdamse vroedschap toetrad. Zijn broer Aegidius, die net als zijn vader in Italiaanse en Levantse zijde handelde, was eveneens regent. In 1699 was hij schepen en vanaf 1719 tot 1735 bekleedde hij elfmaal het ambt van burgemeester van Amsterdam. Bovendien was hij gecommitteerde raad, directeur en voorzitter van de Sociëteit van Suriname, bewindhebber van de VOC en had daarnaast nog diverse andere functies. Hij was gehuwd met een dochter van Gerrit van

128. NA, WIC 358, Resoluties kamer Amsterdam, 15 juni 1703. David Ximenes verklaarde dat Anthony van Bijl een alias was van Anthonio Alvares Machado. NA, SG 5773, Instructiebrief *Carolus Secundus*, 1700. Claas Wendt, schipper van de *Carolus Secundus*, moest met retourgoederen naar Hamburg zeilen en zich daar bij Anthony van Bijl begeven.
129. Israel, *De Joden in Europa*, 135-138; Van Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 456-456.
130. GAA, Not 4106a-447 en 4106b-262, 11 mei en 4 juni 1683. Dat was plantage de 'Roode Banck'.
131. Israel, *De Joden in Europa*, 166 en 188-189; Rupert, 'Contraband Trade', 40; Klooster, 'The Jews in Suriname and Curaçao', 353.

Hooft en samen met de families Van Bambeek en Munter behoorden deze vier families tot de gezaghebbendste groep van Amsterdam.[132]
Joodse kooplieden waren niet alleen in de Republiek, maar ook elders in Europa actief in de slavenhandel. Zo waren aan het begin van de achttiende eeuw in Engeland verscheidene joodse kooplieden daarbij betrokken, maar hun aandeel in de Engelse trans-Atlantische slavenhandel was beperkt. Of zij daarbij contacten onderhielden met joodse kooplieden in de Republiek is onbekend.[133]

Rotterdam
Ook in Rotterdam was een groep kooplieden nauw betrokken bij de particuliere, deels illegale goederenhandel op West-Afrika. De handel op Arguin en Senegal werd door hen gedomineerd. En net als in Zeeland bestond een duidelijk aantoonbare betrokkenheid van invloedrijke regenten bij deze handelsvaart. Namen als Jan van Meel, Adriaan Boon, Philip van der Hoeven en Joshua van Belle duiken geregeld op.
Met name de laatstgenoemde koopman-regent speelde daarbij een niet onaanzienlijke rol. Joshua van Belle, heer van Waddinxveen, bekleedde tussen 1676 en 1710 maar liefst elf verschillende functies binnen de vroedschap van Rotterdam. Zo was hij onder andere rekenmeester, baljuw, thesaurier en vanaf het begin van de achttiende eeuw burgemeester van de stad. Daarnaast was Van Belle zowel commissaris van de Wisselbank als de Leenbank en was hij bewindhebber van de VOC.[134]
Voordat Van Belle zich aan deze bestuursactiviteiten wijdde, had hij een belangrijk handelshuis in Spanje opgebouwd. In 1662 was hij naar Sevilla vertrokken, waar hij later werd gevolgd door zijn broer Pedro van Belle. Nadat zij hun firma naar Cádiz hadden verplaatst, repatrieerde Joshua van Belle in 1673 en werden de zaken in Spanje vanaf dat moment door zijn broer geleid, die daar ook de belangen van de Amsterdamse firma Coijmans & Voet behartigde. In 1673 sloot Van Belle een compagnonschap met Balthasar Coijmans en nadat die in 1679 een belangrijk subcontract van het asiento in de wacht had gesleept, hielden zij zich voornamelijk met de slavenhandel bezig. In 1692 zond de BAC Pedro als directeur naar het Deense eiland Sint Thomas, een functie die hij aan zijn broer Joshua te danken had, die hoofdparticipant was van de BAC.[135]
Als belanghebbende bij de BAC was Van Belle niet alleen goed geïnformeerd over de Afrikaanse handel, maar kon hij bovendien het compagniebeleid bepalen. Met een inleggeld van 35.000 gulden was hij de belangrijkste hoofdparticipant van de BAC en bezat hij 7 van 52 stemmen in de algemene vergadering. Toen er aan het eind van

132. NA, SG 5774, Processtukken *St. Joseph*, 1702; Elias, *De vroedschap van Amsterdam*, 663-664; Elias, *Geschiedenis van het Amsterdamsche regentenpatriciaat*, 198-199 en tabel VI.
133. Faber, *Jews, Slaves and the Slave Trade*, 25-43.
134. Unger, *De Regeering van Rotterdam*, 489-497 en 547.
135. Van Belle, *Pertinent en Waarachtig Verhaal*, Appendix 1-48; Schück, *Brandenburg-Preusens*, I, 245 en 255; Jones, *Brandenburg Sources*, 181; Klooster, 'De slavenvaart op Spaanse kusten', 127-132 en 139.

de zeventiende eeuw tweespalt optrad binnen de Brandenburgse Compagnie voerde Van Belle de machtigste factie aan. Tot deze anti-Raulisten, die ook wel de 'Waddingsveensche Partij' werd genoemd, behoorden de twee eerdergenoemde Amsterdamse kooplieden Beck en Van Wesel en de gebroeders Pedy uit Rotterdam. Zij hadden samen het grootste stemmenaantal en wisten de handelspolitieke lijn van de BAC sterk te bepalen en voor eigen winstoogmerk te gebruiken.[136] Zo reedden zij bijvoorbeeld rond de eeuwwisseling eigen schepen uit voor de vaart op Arguin, waaronder de eerdergenoemde *Arcke Noach*.[137] Van Belle werkte daarbij nauw samen met de Zeeuwse koopman Isaak Abrabanel en de Amsterdamse kooplieden Johannes Boelens en Willem van Schie.[138] Daarnaast had Van Belle familiebanden met het invloedrijke Vlissingse regentengeslacht Van Hoorn door de huwelijken van zijn zonen Joshua en Jacob van Belle. De eerste was getrouwd met Jacoba Wilhelmina van Hoorn, dochter van Jacob van Hoorn en Wilhelmina Heylersich, en de tweede met Sara Jacoba van Hoorn, dochter van Johan van Hoorn en Jacoba van der Stringe.[139]

Toen enige jaren later de rol van de BAC was uitgespeeld en de continuïteit van de handel op Arguin gevaar liep, sloot de Pruisische vorst een contract met deze groep Rotterdamse kooplieden. In juli 1711 verleende hij hun een octrooi voor een periode van zes jaar voor de handelsvaart op Arguin. Als tegenprestatie moesten zij het eiland bevoorraden, een bepaald bedrag voor de handelspassen betalen en vier last gom voor de vorst meenemen. De eerste reizen verliepen zeer succesvol en daarom vroegen de Rotterdammers in daaropvolgende jaren opnieuw handelspassen aan. Wel verlangden zij alleenrecht op de handelsvaart op Arguin en verzochten zij de BAC om de handel met lorrendraaiers te stoppen. Dat de kooplieden meer wilden en niet alleen het alleenrecht op Arguin, bleek korte tijd later. Toen in 1713 Frederik Wilhelm I de nieuwe koning van Pruisen werd, grepen zij hun kans. Het was bekend dat de nieuwe Pruisische vorst weinig belangstelling voor Afrika had en daarom boden de kooplieden het dubbele bedrag aan recognitie voor een octrooiovereenkomst voor 25 jaar, maar dan wel voor de gehele handelsvaart op Afrika onder Pruisische vlag. Maar daar ging de koning niet mee akkoord.[140]

Dat er zaken gedaan werden met kooplieden uit de Republiek, was de WIC niet ontgaan. Officieel was deze particuliere handel illegaal, maar toch maakte de Compagnie geen bezwaar, mits er recognitie werd betaald. De handel op het eiland Arguin, dat in 1718 door de WIC van de BAC was overgenomen, berokkende de Compagnie geen schade en leverde bovendien extra inkomsten op. De gedoogde handel op Arguin

136. Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 254. Joshua van Belle had voor 14.000 thaler belegd in de BAC. Eén Brandenburgse thaler was 2,40 gulden.

137. Schück, *Brandenburg-Preussen*, I, 275-276.

138. GAA, Not 4203-323 en 5205-325, Notariële akten tussen de genoemde kooplieden, 1705; Hazewinkel, *Geschiedenis van Rotterdam*, II, 230.

139. Epen, *Het geslacht Van Hoorn*, 17-18 en 23-24.

140. Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 284-297; Monod, *L'ille d'Arguin*, 106.

bleef tot 1723 bestaan. Toen ontwikkelde de Compagnie eigen plannen voor de gomhandel en werden er geen paspoorten meer aan particuliere reders verstrekt.[141]
Toch verliep deze particuliere handelsvaart niet vlekkeloos. In juli 1716 ontstond er een conflict tussen de admiraliteit Maze en de hiervoor genoemde Rotterdamse reders. Nadat de *Koning van Pruijssen* en de *Kroonprins van Pruijssen* uit Arguin in Rotterdam waren gearriveerd, verzochten de reders de admiraliteit hun schepen te mogen lossen. Maar die erkende het verleende recht van de WIC niet en meende dat de belasting aan de admiraliteit moest worden afgedragen. Er werd een gewapende wacht van zes hellebaardiers op de schepen geplaatst, maar die kon niet voorkomen dat de schepen werden gelost. Dat gebeurde volgens de admiraliteit met geweld, waarna de goederen in de pakhuizen van Jan van Meel en Adriaan de Ruyter werden opgeslagen. De verontwaardiging was vooral groot, omdat het hele gebeuren onder het toeziend oog van de Rotterdamse regent Adriaan Boon en compagniepersoneel had plaatsvonden.[142]
De bewindhebbers van de kamer Maze maakten de kwestie bij de Staten-Generaal aanhangig en spraken hun verbazing uit dat er problemen waren gerezen. De reders hadden namelijk al eerder 'recognitie van gemelde schepen, naar en van Argyn komende, aan de Compagnie, soo tot Amsterdam als Rotterdam, betaalt'. Volgens de bewindhebbers was er niets illegaals voorgevallen en waren zij gemachtigd om paspoorten aan particulieren te verstrekken en recognitie te heffen. De particuliere schepen handelden dus met toestemming van de WIC en de uit- en ingaande rechten werden door haar afgedragen.[143] De Staten-Generaal bogen zich over de kwestie en stelden de Compagnie in het gelijk. Zij dwongen het admiraliteitscollege zich aan het WIC-octrooi te houden en de al geïnde recognitiegelden aan de Compagnie te betalen.[144]
Andere Rotterdamse kooplieden met belangen in de gomhandel waren Pieter Baelde, Daniël de la Motte en de gebroeders Adriaan en Pieter de Ruyter. Baelde en de firma van Daniël de la Motte, door de Rotterdamse bewindhebbers 'Daniël de Lamotte cum suis' genoemd, participeerden ook in de smokkelhandel. In 1701 waren zij onder meer betrokken bij de uitreding van de lorrendraaier *St. Jacob*.[145] Ook deze uitreding was een goed voorbeeld van de Zeeuwse connectie, waarbij Rotterdamse kooplieden nauw samenwerkten met Zeeuwse collega's. Naast de genoemde kooplieden bestond de rederij uit de Rotterdamse koopman en regent Philip van der Hoeven en de Vlissingse kooplieden Casparus Romburg en Nicolaas Lambrechtsen. Om eventuele

141. NA, WIC, Resoluties Heren X, 20 juli 1723; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 191-192.
142. NA, AVB 235, Extract resoluties admiraliteit Maze, document 37, 29 juli 1716.
143. NA, VWIS 260, Memorie bewindhebbers kamer Maze aan Staten-Generaal, 10 september 1716.
144. NA, SG 3391, Resolutie 13 mei 1717; NA WIC 372, Resoluties kamer Amsterdam, 8 juni 1717.
145. NA, WIC 894, Kamer Maze aan kamer Zeeland, 28 september 1721; GAR, Not 1682-196, 27 mei 1701; GAR, Not 1245-197, 21 oktober 1702.

problemen met de WIC te voorkomen, werd het schip in Vlissingen uitgerust en trad Lambrechtsen als boekhouder op.[146]
Adriaan de Ruyter was naast koopman scheepsbouwer en had net als zijn broer Baerthout de Ruyter een scheepswerf aan de Rotterdamse Zalmhaven, waar door ruimtegebrek elders in de stad alle grote scheepswerven naartoe waren verplaatst.[147] In 1730 gaf de Middelburgse rederij van Johan Cornelis Radermacher en Aernout Steenhart hem bijvoorbeeld de opdracht om drie middelgrote fregatten te bouwen die voor de goederenhandel op Afrika waren bestemd. Daarnaast was Adriaan de Ruyter tussen 1712-1723 brandmeester van de stad Rotterdam en daarmee behoorde hij tot de 'Officieren van de Regeering', een benoeming waarvoor hij jaarlijks de eed moest afleggen.[148]
Er waren meer Rotterdamse kooplieden met belangen in de smokkelhandel op West-Afrika, maar een directe betrokkenheid kan niet worden aangetoond, omdat zij met buitenlandse kooplieden samenwerkten. Eén daarvan was de koopman-regent Jacob Senserff, die aan het Haringvliet in Rotterdam woonde en pakhuizen aan de Leuvenhaven had. In 1720 werd hij directeur van de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening. In de daaropvolgende jaren zou hij een belangrijke rol spelen bij de uitrusting van Engelse schepen.[149] (Zie daarvoor hoofdstuk 5, de zaak *Hannibal* en *Greyhound*).
Naast Engelse kooplieden woonden ook verscheidene Fransen in Rotterdam en sommigen daarvan waren betrokken bij de handelsvaart op West-Afrika. Zo participeerde Jean Cossart in de uitreding van de *Bonaventura*, een schip dat tegen betaling van recognitie op Senegal voer.[150] Daarnaast verzorgde hij in 1714 de lading voor twee Franse slavenschepen die in Rotterdam voor een driehoeksreis naar Angola en het Caribische gebied werden uitgerust. Eén daarvan was *L'Heureux Retour*, het schip dat in 1715 een compagnieschip assisteerde bij de verovering van de Zeeuwse lorrendraaier *Vlissings Welvaren*.[151]

146. ZA Rek C 2816, Convooien en licenten van *St. Jacob*, 5 oktober 1701; GAR, Not 1682-196, 27 mei 1701; GAR, Not 1245-197, 21 oktober 1702.
147. Van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw*, 37-41, 99, 103, 117, 183.
148. Parmentier, 'De rederij Radermacher en Steenhart', 137-151. Van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw*, 117-120; Unger, *De regeering van Rotterdam*, LX en 282.
149. AC, 4 oktober 1712; Slechte, 'Een noodlottig jaar', 64, 113 en 119.
150. GAA, Not 5008-114, september 1712.
151. ZA, VVvC 32, 'Memorie van particuliere schepen die in Holland zijn geëquipeerd en afgeladen na de kust van Guinea in Africa', 15 december 1716. Het andere schip dat door Cossart werd afgeladen, was de *St. Jan d'Afrique* (*Le Saint Jean D'Affrique*), schipper Louis Schovel (Chauvel). Mettas, *Répertoire des Expéditions Négrières Françaises au XVIIIe Siècle*, Tome II, 397-398. Beide schepen werden door de Franse koopman Jacob Feray in Le Havre uitgereed voor een driehoeksreis naar Angola en de Franse Caribische eilanden; GAR, Not 1510-144, Notariële akte tussen Jean Coassart, Augustin Goussier en Jacob Feray, 13 mei 1715.

Het netwerk

Dat er tussen Zeeuwse kooplieden die betrokken waren bij de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika, een hecht netwerk bestond, is in het voorgaande ruimschoots aangetoond. Deze samenwerking betrof niet alleen particuliere belangen, in de vorm van een partenrederijen, maar ook algemene zaken. Zo organiseerden Zeeuwse kooplieden zich in 1715 tegen de confiscatie van het Zeeuwse smokkelschip *Vlissings Welvaren* en lieten zij kort daarop opnieuw een luid protest horen, toen de WIC beslag liet leggen op de assurantiepenningen van twee opgebrachte lorrendraaiers. Bij het eerste protest ondertekenden 59 Zeeuwse kooplieden het petitionnement en bij het tweede waren dat er 45. Van verreweg de meeste ondertekenaars is vastgesteld dat zij belangen hadden in de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika.[152] Een ander voorbeeld van samenwerking is de adresbeweging die een groep Vlissingse kooplieden in 1727 vormde tegen de ongewijzigde voortzetting van het WIC-octrooi. In een verzoekschrift drongen zij aan op volledige openstelling van de Atlantische handel.[153]

De vorming van dit Zeeuwse netwerk was het resultaat van gemeenschappelijke belangen. Dit was uiteraard niet typisch Zeeuws en vormde ook elders de drijfveer voor samenwerking. Naast nauwe handelscontacten binnen het Zeeuwse gewest, bestonden die ook daarbuiten. Sommige Zeeuwse kooplieden traden, zoals we hiervoor zagen, als boekhouder op bij de uitreding van Hollandse lorrendraaiers. Andere onderhielden weer goede relaties met buitenlandse kooplieden. Zo waren de Zeeuwse kooplieden Adriaan Teerlinck en Hermanus van de Putte betrokken bij de uitredingen van schepen in Oostende en onderhield Splinter van Doorn nauwe banden met Engelse kooplieden.[154]

Het blootleggen van landelijke netwerken is geen eenvoudige opdracht. Het illegale karakter van de smokkelhandel dwong belanghebbenden in de anonimiteit op te gaan en ook het verlies van bronnenmateriaal, zoals veel Zeeuwse notariële akten, bemoeilijken het onderzoek. Toch hebben de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers een deel daarvan inzichtelijk gemaakt en kunnen we ook op andere wijze een voet tussen de deur krijgen. Zo maakte de oprichting van de MCC een netwerk van kooplieden zichtbaar, doordat de directeuren de belangen behartigden van aandeelhouders van buiten het Zeeuwse gewest. Pieter de la Rue tekende bijvoorbeeld in voor tien verschillende kooplieden die tezamen 133.000 gulden in de nieuwe handelscompagnie staken. Van sommigen daarvan, zoals de Amsterdamse koopman Jacob Loten, was de betrokkenheid bij de illegale vaart op West-Afrika onomstotelijk aangetoond. Hermanus Christiaense, een andere MCC-directeur, was de tussenpersoon voor ten minste tien kooplieden die uit Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht afkomstig waren, waaronder de eerdergenoemde Pieter Baelde. Maar Casparus Ribaut spande de kroon.

152. NA, WIC 827, Resoluties Staten van Zeeland, 26 november 1715 en 28 mei 1716. De beslaglegging op de assurantiën betrof de *Swarte Arent Galeij* en *Anna Maria Galeij*. Zie hoofdstuk 3.

153. NA, VWIS 904, 'Kort relaas behelsende de voordelen […]', circa 1727.

154. Zie hoofdstuk 6, schepen uit Oostende.

Pieter Baelde (1659-1735).
Schilderij van Johann Friedrich Bodecker. (Collectie Historisch Museum Rotterdam)

Deze Middelburgse koopman onderhield tientallen handelsrelaties, voornamelijk in Rotterdam, waarvan een aanzienlijk deel uit Engeland afkomstig was. In totaal trad hij namens 76 investeerders op, die gezamenlijk 770.000 gulden belegden in de

MCC.[155] Het zal geen verbazing wekken dat hij deze handelsrelaties in de daaropvolgende jaren aanwendde bij de uitreding van Zeeuwse schepen die onder Engelse vlag het WIC-octrooi ontdoken.[156]
Het zwaartepunt van deze netwerken lag dus in Zeeland, maar er was geen sprake van een centrale rol. Hoewel sommige belangrijke posities daarbinnen innamen, werkten de Zeeuwse en Hollandse kooplieden op verschillende niveaus met elkaar samen. Zo vonden Zeeuwse kooplieden Amsterdamse of Rotterdamse collega's bereid om hun smokkelschepen te verzekeren en investeerden die op hun beurt weer in Zeeuwse lorrendraaiers of leverden de benodigde koopmanschappen. Het is zelfs de vraag of er meerdere naast elkaar bestaande netwerken bestonden, of dat er sprake was van één groot netwerk van handelaren die naast de WIC, maar met contacten binnen de Compagnie, handeldreven op West-Afrika. Daarmee wordt echter niet gesuggereerd dat alle belanghebbenden bij de illegale goederen- en slavenhandel elkaar persoonlijk kenden.
Om dit netwerk of een deel daarvan transparant te maken, is het noodzakelijk om de relatienetwerken van sleutelfiguren bloot te leggen. Daar het accent van de illegale goederen- en slavenhandel in Zeeland lag, zou het voor de hand liggen om een belangrijke Zeeuwse koopman als voorbeeld te kiezen. Toch zou die keuze ongelukkig zijn, omdat uit het voorgaande al gebleken is dat honderden Zeeuwse kooplieden direct of indirect bij de smokkelhandel betrokken waren en volop samenwerkten. Daarom is voor een sleutelfiguur buiten het Zeeuwse gewest gekozen en is Pieter Baelde onder de loep genomen. Deze Rotterdamse koopman, die van 1659 tot 1735 leefde, was gedurende de gehele onderzoeksperiode als koopman actief en onderhield veel contacten met Zeeuwse kooplieden en belanghebbenden bij de smokkelhandel. Zo was Baelde aan het begin van de achttiende eeuw als partenreder of als leverancier betrokken bij ten minste drie uitredingen van smokkelschepen. Hij stond daarbij in contact met toonaangevende Zeeuwse kooplieden, zoals Jan Walrand Sandra, Pieter de la Rue, Hendrik van Dusseldorp, Pieter Macaré, Nicolaas van Hoorn en Nicolaas Lambrechtsen. Hollandse participanten bij deze uitredingen waren onder meer het Amsterdamse koopmansduo Beck en Van Wesel en de Rotterdamse regent Philip van der Hoeven.[157]
Ook in de daaropvolgende decennia behartigde de Rotterdammer de belangen van veel Zeeuwse kooplieden. In de jaren twintig sloot hij onder meer verzekeringen af voor Zeeuwse schepen, waaronder lorrendraaiers die voor de vaart op West-Afrika waren uitgereed. Bovendien was hij correspondent te Rotterdam en stond onder ande-

155. ZA, MCC 1581, Lijst van intekenaars van de MCC, 1720; DNA, WIGC 503, Dagregister Sint Thomas, 3 maart 1711; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII. Loten was in 1710-11 boekhouder van de *Onbekende*; Slechte, 'Een noodlottig jaar', 87.
156. NA, SG 5776, Processtukken *Witte Moor* en *Drij Marries*, 1725-1726.
157. Dat waren de *Peerl, St. Jacob* en *Vier Gebroeders*. Zie Zeeuwse reders; GAR, Not 1245-197, 21 oktober 1702, GAR, Not 1620-48, 14 februari 1703; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 35.

re gezagvoerders van Zeeuwse schepen terzijde, als zich daar problemen voordeden.[158] Kortom, Baelde was voor veel Zeeuwse kooplieden de belangrijkste handelspartner in Rotterdam.

In de Maasstad onderhield Baelde handelscontacten met alle Rotterdamse kooplieden die hiervoor zijn genoemd. Daarbij was het handelscontact met de invloedrijke Joshua van der Belle belangrijk, omdat die als hoofdparticipant van de BAC toegang had tot waardevolle informatie over de Afrikaanse markten. Baelde onderhield ook met minder in het oog springende kooplieden handelsrelaties. Een goed voorbeeld was die met de voormalige Middelburgse koopman Pieter Simon Trouillart, die tijdens de Spaanse Successieoorlog zeer actief was in de illegale goederen- en slavenhandel en met andere Zeeuwse kooplieden samenwerkte. Een van deze kooplieden was de Zeeuwse muntmeester Hendrik van Dusseldorp, waarmee Trouillart door zijn huwelijk met Anna van Dusseldorp, was verzwagerd. Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog verhuisde Trouillart naar Rotterdam en verlegde hij zijn handelsactiviteiten van West-Afrika naar Europa. Naar het zich laat aanzien waren die weinig succesvol, want in 1720 maande Pieter Baelde hem tot betaling van een schuld van circa 4.000 gulden. Baelde bleek niet de enige schuldeiser te zijn, want in een bewaard gebleven financieel overzicht doken 35 schuldeisers op met een gezamenlijke vordering van ruim 28.000 gulden. Deze lijst geeft een goed inzicht in het handelsnetwerk van Trouillart. Daaruit blijkt dat een aanzienlijk deel van zijn handelspartners uit het buitenland afkomstig was. Daarnaast doken veel namen van Zeeuwse en Hollandse kooplieden op die belangen hadden in de illegale goederen- en slavenhandel, zoals Abraham van den Elst, Pieter Cappeyne en Jacob Loten. Maar ook Jan Simonsz. Doncker, de voormalige commandeur van Sint Eustatius, stond als schuldenaar in de administratie genoteerd.[159]

Maagschap stond borg voor betrouwbare zakenrelaties, maar over de familierelaties van Pieter Baelde zijn, in samenhang met koop- of smokkelhandel, weinig gegevens bekend. Wel weten we dat Baelde tweemaal in het huwelijk trad: in 1685 met Sara le Balleur, een in Mannheim geboren vrouw van Franse ouders, en na haar overlijden met Margaretha Wesselius. In totaal kreeg Baelde dertien kinderen, van wie de meeste op zeer jonge leeftijd zijn overleden. Alleen zijn zoon Rudolph trad in de sporen van zijn vader. Naast koopman was hij commissaris van het zeegerecht.[160]

158. GR, MvADB 215-216, Assurantieboeken, 21 juli, 22 september 1721, 23 mei 1722 en 17 juni 1723. Hij sloot onder andere een verzekering af voor de *Jonge Matthijs*, een Zeeuws smokkelschip dat slaven verhandelde; NA, NBKG 252, Processtukken *Gouden Draak*, 1712; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 113.

159. GAR, Not 2009-527, lijst van crediteuren en debiteuren van Pieter Simon Trouillart, 25 juli 1720.

160. GAR, ABB, 30-37, Stukken betreffende Pieter Baelde.

Bemanningsleden

Ondanks het risico van confiscatie door de WIC was het voor bemanningsleden aantrekkelijk om op smokkelschepen te monsteren. Naast gage hadden zij extra inkomsten in de vorm van emolumenten of winst op de verkoop van eigen goederen. Daarnaast deelden sommigen in de winst bij de handel van bepaalde koopmanschappen, die door partenreders of derden waren gekocht en waarvan de betreffende zeeman de helft van de opbrengst mocht behouden.[161] Voornamelijk officieren profiteerden van dit soort regelingen. Bovendien bleken de risico's in de praktijk beperkt te zijn, want ondanks de hoge straffen die bij overtreding van het octrooi in het voorruitzicht waren gesteld, waren de sancties minimaal. De doodstraf werd bijvoorbeeld nooit uitgesproken en de handelsgoederen van de bemanning werden in de regel door de Compagnie aangekocht. Ook de maandgelden, verdiend tijdens de smokkelreis, werden doorgaans aan de bemanningsleden uitbetaald, mits zij geen geweld tegen compagnieschepen hadden aangewend en bereid waren om in compagniedienst te treden.

Omdat de illegale handelsvaart op West-Afrika beperkt risicodragend was, schrok deze weinig zeelieden af en sommige schippers werden daarbij dan ook meermaals betrapt. Zo werd Leendert Lodder zowel in 1715 als schipper van de *Rusteloze Galeij*, als in 1719 als schipper van de *Jonge David Galeij* door compagnieschepen opgebracht. Bovendien was hij in de tussentijd partenreder van de *Johanna Galeij*.[162] Anderen wisten jarenlang uit handen van de Compagnie te blijven en hadden een lange staat van dienst. Zo verklaarde Anthony Bogermans, toen hij uiteindelijk in 1726 als supercarga van de opgebrachte lorrendraaier *Drij Marries* werd verhoord, dat hij zevenmaal in verschillende rangen op West-Afrika gevaren had. Pieter Laurand, de 66-jarige zeeman van de *Witte Moor*, spande de kroon en had maar liefst 21 smokkelreizen naar West-Afrika op zijn naam staan.[163]

Zoals gezegd bestond de beloning van de bemanningsleden uit verschillende onderdelen. Ten eerste was er het maandloon of gage, waarvan de hoogte afhankelijk was van de rang die de desbetreffende zeeman bekleedde. Het salaris dat zeelieden op lorrendraaiers verdienden, verschilde niet veel met dat van de WIC. Zo ontvingen schippers van zowel lorrendraaiers als compagnieschepen gemiddeld 60 gulden per maand. Alleen het salaris van officieren van compagniekruisers viel hoger uit. De gage van de onderofficieren en het overige 'lorrendraaiersvolk' stak zelfs gunstig af bij die van hun collega's op compagnieschepen. Matrozen op smokkelschepen ontvingen bijvoorbeeld twaalf gulden per maand en op compagnieschepen was dat gemiddeld tien gulden.[164]

161. Kors, *Lorrendraaien*, 22-25.

162. NA, NBKG 257, 264 en 263, Processtukken *Rusteloze Galeij, Johanna Galeij* en *Jonge David Galeij*, 1715-1719.

163. NA, SG 5776, Processtukken *Witte Moor* en *Drij Marries*, 1725-1726.

164. Kors, *Lorrendraaien*, bijlage IV; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 5.

Ook de maandsalarissen van het MCC-personeel vertonen grote overeenkomsten met die van smokkelschepen. Schippers kregen doorgaans zestig gulden, uitgezonderd de twee gezagvoerders die in 1724 naar de Zuidzee voeren. Zij ontvingen ieder 72 gulden per maand. Opperstuurlieden, chirurgijns en timmermannen verdienden bij de MCC gewoonlijk evenveel en dat was iets meer dan hun collega's op WIC- of smokkelschepen ontvingen.[165] Net als bij de reguliere koopvaart was het bij de smokkelhandel op Afrika gebruikelijk dat de zeelieden bij monstering handgeld ontvingen. Dit bedrag was gelijk aan één maandloon.[166]

Naast gage hadden de bemanningsleden van smokkelschepen inkomsten in de vorm van voering. In de koopvaardij was het niet ongebruikelijk dat zeelieden de beschikking kregen over enige laadruimte in het schip om daar een beperkte hoeveelheid koopwaar op te slaan die ze vrachtvrij mochten vervoeren. Deze eigen goederen, zoals ze in de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers doorgaans werden genoemd, waren koopmanschappen die door de zeelieden met eigen kapitaal waren gekocht en die voor de particuliere handel op West-Afrika waren bestemd. Daarnaast waren er nog de eerdergenoemde halve-winstgoederen. Uit de verhoren van bemanningsleden van opgebrachte lorrendraaiers bleek dat zeelieden met de hoogste rangen de meeste eigen en/of halve-winstgoederen vervoerden. In sommige gevallen deelden de bemanningsleden deze handelsgoederen en hadden zij zowel de eigen als halve-winstgoederen 'in compagnie'. Zo verhandelden de schipper en opperstuurman van de *Zeeuwse Galeij* de halve-winstgoederen in gemeenschap en de eigen goederen particulier. Daarentegen had de onderstuurman zowel zijn eigen als halve-winstgoederen in eigen beheer, maar deelden de bootsman en scheepskorporaal die juist weer.[167]

De toegestane handelswaarde en soorten particuliere koopmanschappen verschilden per smokkelschip. Ook de wijze van handelen was niet altijd gelijk. Uit het contract, dat tussen de reders en het scheepsvolk van het smokkelschip *Anna Catharina* was gesloten, bleek dat de officieren de halve winst van een deel van de scheepslading genoten. Voor de schipper was dit de helft van de opbrengst van goederen ter waarde van 2.500 gulden, voor de opperstuurman was dit 800 gulden en voor de twee onderstuurlieden gold een maximum van 400 gulden. Aan de overige bemanningsleden was het toegestaan om voor een bepaald bedrag, waarvan de hoogte bepaald werd door de rang, aan eigen handelsgoederen in de scheepskist te vervoeren. In het genoemde contract waren tevens regels voor de particuliere ruilhandel opgenomen. Zo mocht er alleen met toestemming van de schipper gehandeld worden en mocht er niet onder zijn prijs geboden worden. Bovendien was de handel van bepaalde koopmanschappen, zoals buskruit en vuurwapens, verboden en mocht er geen goud worden ingekocht.[168]

165. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 123-128.

166. Kors, *Lorrendraaien*, 22.

167. NA, NBKG 257, Processtukken *Zeeuwse Galeij*, 1715.

168. NA, NBKG 259, Processtukken *Anna Catharina*, 1715.

Hoewel dergelijke contracten tussen de processtukken van andere opgebrachte smokkelschepen ontbreken, mogen we veronderstellen dat soortgelijke regels voor aanvang van de reis mondeling of schriftelijk werden opgesteld en dat de schipper op de naleving daarvan moest toezien. De taxatielijsten van aangetroffen koopmanschappen die wel tussen de processtukken zitten, wijzen dat uit. Ook daaruit blijkt wel dat deze regels voor particuliere handel niet uniform waren. Zo had Pieter Deinout, schipper van het smokkelschip *Herstel van Zeeland*, bijvoorbeeld 3.300 gulden aan eigen goederen aan boord. Daarnaast was hem door de reders een aandeel beloofd van 1.000 gulden in het 'cargasoen'. Bovendien blijkt uit de lijst van gerestitueerde goederen, die hij met opperstuurman Daniël Markense deelde, dat zij wel vuurwapens en buskruit mochten verhandelen. Samen hadden zij ruim 200 vuurwapens en 1.500 pond buskruit.[169] Vergelijkbare handelsgebruiken zijn bij andere opgebrachte lorrendraaiers aangetroffen.[170]

In sommige gevallen verleenden de boekhouders geen toestemming voor het vervoer van eigen goederen. Als compensatie ontvingen de bemanningsleden dan een bepaalde bonus, als zij hun missie hadden volbracht. Zo ontvingen de officieren van de *Peerl* en *Fortuijn* in 1702 tussen de 180 tot 240 gulden voor misgelopen inkomsten uit de verkoop van eigen goederen. Dat boekhouders hun afspraken met de bemanningsleden niet altijd nakwamen, blijkt uit processen die de officieren van de *Winchester Galeij* na 1724 voerden. Boekhouder Vink weigerde namelijk om de beloofde uitkering van zeshonderd gulden aan hen uit te betalen.[171]

Een derde bron van inkomsten voor bemanningsleden van lorrendraaiers waren de premies. Zo had schipper Pieter Genedo bijvoorbeeld een bonus bedongen van twee rijksdaalders voor iedere last grein of gom.[172] Ook werden er soms beloningen in het vooruitzicht gesteld, als het scheepsvolk zich tegen confiscatie van schip en lading verzette. Deze premies varieerden van één tot drie maanden extra gage. Mochten bemanningsleden daarbij verwondingen of verminkingen oplopen, dan werden dezelfde vergoedingen uitgekeerd die de Staten-Generaal voor admiraliteitsschepen hadden vastgesteld. Lorrendraaiers die tijdens de oorlog met commissie voeren, maakten gebruik van de 'mond-mink en geneeskosten'-regeling, waarbij de boekhouder een vergoeding van de admiraliteit ontving voor de gemaakte geneeskundige kosten.[173]

169. NA, NBKG 260, Processtukken *Herstel van Zeeland*, 1715. Uit de lijst van gerestitueerde goederen blijkt dat Pieter Deinout 7/8 part en opperstuurman Daniël Markense 1/8 part bezat.
170. NA, NBKG 262, Processtukken *Herstel van Africa*, 1717; NA, SG 5776, Processtukken *Witte Moor* en *Drij Marries*, 1725-1726.
171. ZA, Hs, 204, Rekeningboek *Peerl*, 1702; ZA, MCC 1350, Aanklacht van Hendrik Schreuder, oppertimmerman van de *Winchester Galeij*, tegen boekhouder Paulus Vink, ongedateerd.
172. NA, NBKG 253, Verhoor Pieter Genodo, schipper van de *Aletta Galeij*, 1714; NA, WIC 919, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715; NA, SG 5773, Instructiebrief *Carolus Secundus*, 1700.
173. NA, AA 2535, 10 juli 1709. Restitutie van minkkosten aan Gillis Thijssen, boekhouder van de *Galeij*; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 55; Kors, *Lorrendraaien*, 24.

Overigens was het systeem van emolumenten om het personeel tot meer inzet aan te sporen, ook bij de WIC en MCC niet ongebruikelijk. Zo ontving de schipper van een slavenschip bij de WIC voor elke levend aangebrachte slaaf een toeslag die progressief was, waardoor de aanvulling op zijn gage flink kon oplopen. Ook voor bemanningsleden van compagniekruisers bestonden, zoals we in hoofdstuk 5 zullen zien, extra inkomsten in de vorm van buitgeld. Bij de MCC was een combinatie van emolumenten en beperkte privéhandel gebruikelijk. Daarbij kon de schipper kiezen uit een kaplaken en/of recognitie. Het eerste was een premie per last van de vervoerde lading, waarnaast hij nog een bepaalde hoeveelheid eigen goederen mocht vervoeren. Maakte hij daarvan geen gebruik, dan had hij recht op een bepaald bedrag of recognitie.[174]

Naast gage, voering en emolumenten hadden sommige lorrendraaiers ook nog een aandeel in de partenrederij. Zo bezat de Vlissingse schipper Jan Bokhoorn een zestiende part in de uitreding van het smokkelschip *Deinsvliet*, waarmee hij in 1715 door de WIC werd opgebracht.[175] Uit de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers blijkt dat circa een kwart van alle schippers een aandeel in de uitreding van het smokkelschip bezat. Ook nadat zij hun actieve dienst in de illegale goederen- en slavenhandel hadden beëindigd en het schip voor de wal hadden verruild, participeerden nog vele in de smokkelhandel.[176]

Het inkomen van schippers was dus uit meerdere inkomsten opgebouwd, maar hoe hoog dat bedrag precies is geweest, is moeilijk vast te stellen. Volgens de belastingregisters zaten verreweg de meeste Zeeuwse lorrendraaiers in de twaalfde belastingsklasse met een inkomen van maximaal vijfhonderd gulden per jaar. Een paar schippers verdienden duizend gulden of meer per jaar. Het betrof voornamelijk succesvolle kaperkapiteins, zoals Willem Credo die in 1710 voor 1.500 gulden werd aangeslagen. Toch mogen we aannemen dat Credo in werkelijkheid meer verdiende gezien het vele prijsgeld dat hij gedurende de oorlog opstreek.[177] Bij andere smokkelaars was een duidelijke carrière waar te nemen. Zo werden de Middelburgse schippers Johannes Plas, Anthony Varene en Jochem Gommerts in 1715 ieder voor 500 gulden aangeslagen. Twee jaar later waren zij een belastingklasse gestegen. Volgens het tarief was hun inkomen toen verdubbeld.[178]

Het aantal zeelieden op lorrendraaiers varieerde sterk en was afhankelijk van factoren, als scheepstype en -grootte, reisdoel en periode. Smokkelschepen die bijvoorbeeld voor de illegale slavenhandel werden uitgereed, vroegen om meer arbeidskrachten dan retourschepen en in oorlogstijd was de personele bezetting hoger dan in

174. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 107-108; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederen-handel naar slavenhandel*, 124-125.

175. NA, NBKG 260, Processtukken *Deinsvliet*, 1715.

176. Zie bijlage II.

177. ZA, Rek D 3239-3256 en 3349-3366, Familiegeld Middelburg en Vlissingen, 1703-1720; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 54 en 139-146.

178. ZA, Rek D 3251 en 3253, Familiegeld Middelburg over de jaren 1715 en 1717.

vredestijd. Ook het personeelsaanbod speelde daarin mee. Gewoonlijk trachtte men de officieren en overige manschappen lokaal te werven. Slaagde men daar niet in, dan werd een beroep gedaan op bevriende relaties in Hollandse steden.
Van 28 opgebrachte lorrendraaiers, voornamelijk kleine tot middelgrote schepen, is het aantal bemanningsleden bekend. Dat liep uiteen van veertien op de *Kleine Amasone* tot 66 koppen op de *Koning van Pruijssen*. De gemiddelde bezetting van de opgebrachte lorrendraaiers bedroeg dertig zeelieden. Daarnaast zijn er nog gegevens van enkele grote smokkelschepen. Zo telden de *Dolphijn* en *Rosenburg*, twee Zeeuwse lorrendraaiers die tijdens de Spaanse Successieoorlog voor de driehoekshandel waren uitgereed, respectievelijk 150 en 84 koppen.[179]
De meeste smokkelaars zullen voor altijd in de anonimiteit verborgen blijven. Slechts van enkele, degenen die tegen de lamp liepen, is de achtergrond bekend. Voor de geografische herkomst van deze zeelieden is gebruikgemaakt van monsterrollen die tussen de processtukken zijn aangetroffen. Onvolledige bemanningslijsten of processtukken waar alleen de namen van de scheepsofficieren worden vermeld, zijn hier niet bij betrokken. Dat zou vertekening naar herkomst in de hand werken, want op de meeste lorrendraaiers waren de officieren uit de Zeeuwse of Hollandse gewest afkomstig. Van de 96 opgebrachte schippers of stuurlieden was namelijk 87,5 procent uit de Republiek afkomstig.[180]
In totaal doken er achttien complete bemanningslijsten van lorrendraaiers op, waarvan er twee alleen de naam en rang van de zeelieden vermeldden. Op de overige zestien monsterrollen, waar naast naam en rang ook het land van herkomst was vermeld, stonden in totaal 366 bemanningsleden.

Tabel 2.5. Herkomst bemanningsleden van zestien smokkelschepen (1707-1725)

	aantal	percentage		aantal	percentage		aantal	percentage
Republiek	296	80,9%	Zeeland	240	81,1%	Middelburg	42	17,5%
						Vlissingen	169	70,4%
						elders	29	12,1%
			ander gewest	56	18,9%			
buitenland	70	19,1%						
totaal	366	100%	totaal	296	100%	totaal	240	100%

Bronnen: NA, NBKG 250-264; NA, WIC 922

179. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII.
180. NA, NBKG 248-266; NA, SG 5773-5776; NA WIC 922, Processtukken opgebrachte lorrendraaiers 1700-1731. 75 procent van de officieren kwam uit Zeeland, 12,5 procent uit Holland.

Het merendeel van de bemanningsleden, bijna 81 procent, was afkomstig uit de Republiek. Zeeland en in het bijzonder Vlissingen leverde het meeste scheepsvolk. De overige negentien procent kwam uit het buitenland, voornamelijk uit de Zuidelijke Nederlanden. Daarnaast waren er zeelieden uit Duitsland en Scandinavië en incidenteel ook uit Rusland en Polen.
Vergelijken we deze data met de cijfers over de herkomst van bemanningen op schepen van de MCC, die door Reinders Folmer-van Prooijen bijeen zijn gebracht, dan lijkt het erop dat op de laatste schepen meer buitenlanders op waren gemonsterd. De hoge vraag naar arbeidskrachten en het geringe aanbod waren hiervoor verantwoordelijk. Tussen 1721 en 1730 reedde de MCC 66 schepen uit naar diverse bestemmingen in Europa en Zuid-Amerika. Voor de Noord-Europese vaart was een bemanning van negen tot veertien koppen doorgaans voldoende. Voor de vaart op de Middellandse Zee en naar Zuid-Amerika waren grotere aantallen nodig. Gemiddeld bestond het aantal bemanningsleden op compagnieschepen uit 43 koppen, een hoger gemiddelde dan bij de smokkelhandel. Daar circa een kwart van de Nederlandse bemanningsleden van buiten het Zeeuwse gewest afkomstig was, zal de MCC vaker een beroep hebben gedaan op haar Hollandse correspondenten.[181] Toch moeten we bij de cijfers over de herkomst van de zeelieden bij de MCC een slag om de arm houden, want de categorie waarvoor die onbekend is, scoort met 36 procent erg hoog.

Tabel 2.6. Herkomst bemanningsleden lorrendraaiers (1707-1725) en MCC (1721-1730)

	lorrendraaiers	MCC		lorrendraaiers	MCC
Republiek	71,2%	31,5%	Zeeland	81,1%	76,2%
			ander gewest	18,9%	23,8%
buitenland	16,8%	32,5%			
niet vermeld	12%	36%			
totaal	100%	100%		100%	100%

Bronnen: NA, NBKG 252-264; NA, WIC 922. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, tabel 4.1

181. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 113-114, bijlagen VIIa, XIa en XII.

Schippers

De illegale handel op West-Afrika was een complexe onderneming en om voor een aanstelling als schipper in aanmerking te komen, moest de zeeman over bepaalde eigenschappen en kennis beschikken. Niet alleen goed zeemansschap en kennis van het betreffende kustgebied werden van hem verlangd, hij moest ook over de vaardigheden van een koopman beschikken. Als schipper was hij namelijk verantwoordelijk voor het schip, de bemanning, de lading en de handel. Soms werd de handel echter aan een ander overgelaten, die, zoals we hiervoor zagen, supercarga werd genoemd. Kennis van de Afrikaanse ruilhandel was een onontbeerlijke voorwaarde voor het welslagen van de handelsreis. Deze noodzakelijke kennis werd in de praktijk opgedaan door bijvoorbeeld als stuurman op een lorrendraaier te varen. Zo was Jan de Moor, voordat hij als schipper van de *Vijff Gebroeders* op West-Afrika voer, stuurman op de *Juffrouw Catharina*, een Zeeuwse lorrendraaier die februari 1715 door een compagnieschip werd opgebracht. In de daaropvolgende jaren maakte De Moor nog ten minste vier driehoeksreizen naar West-Afrika en Zuid-Amerika.[182] Een ander voorbeeld was Hendrik van Ens die tweemaal als opperstuurman op een lorrendraaier voer, voordat hij als schipper werd aangesteld. In 1716 voerde hij het gezag over de *Onbekende*, een fregat dat met een flinke lading buskruit naar West-Afrika zeilde.[183] Later zou Van Ens, net als veel andere voormalige lorrendraaiers, in MCC-dienst treden.[184]

Andere schippers van lorrendraaiers deden hun kennis en vaardigheden bij de WIC op. Zo was Andries Ketelaar in 1704 stuurman op het compagnieschip *Duijnenburg*, een slavenhaler die op Afrika en Curaçao voer. Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog stapte hij over naar de illegale slavenhandel en tussen 1715 en 1725 maakte hij ten minste vier driehoeksreizen.[185] Soms vergaarde een smokkelaar zijn noodzakelijke handelskennis wel op een zeer bijzondere manier. Zo startte de Amsterdammer Jan van der Venne zijn carrière bij de WIC in 1700 als assistent-koopman te Elmina, waar hij zich voornamelijk met de kusthandel bezighield. Enkele jaren later volgde zijn promotie als commies van Benin, een afgelegen handelspost van de Compagnie in het deltagebied van de Niger. Maar Van der Venne koos een andere werkgever en werd als schipper op de eerder genoemde lorrendraaier *Anna Maria Galeij* aangesteld. Ondanks zijn kennis van het West-Afrikaanse kustgebied kon hij niet voorkomen dat hij door de WIC werd opgebracht. Twee jaar later werd Van der Venne wederom als lorrendraaier op de West-Afrikaanse kust gesignaleerd. Zijn illegale activiteiten stonden overigens geen herbenoeming bij de WIC in de weg, want in 1720 treffen we hem weer in compagniedienst aan. Enkele jaren later volgde

182. NA, NBKG 257 en 261, Processtukken *Juffrouw Catharina* en *Vijff Gebroeders*, 1715-1716.

183. NA, NBKG 250 en 257, Processtukken *Jonge Willem* en *Zeeuwse Galeij*, 1707-1715. Hendrik van Ens was in 1707 opperstuurman op de *Jonge Willem* en in 1715 op de *Zeeuwse Galeij*; ZA, DIB 57, Resoluties 26 oktober 1716.

184. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, bijlage V.

185. NA, WIC 659, Resoluties kamer Zeeland, 26 mei 1704.

zijn ontslag, omdat meermaals was gebleken dat hij zijn 'eijge baatzugt boven het interest van de Compagnie behartigde'.[186]
Naast de genoemde kennis en vaardigheden moesten schippers ook onverschrokken risico's durven nemen. Het zal daarom geen verbazing wekken dat bijna de helft van de schippers tijdens de Negenjarige Oorlog of Spaanse Successieoorlog als commissievaarder dienst had gedaan. Daarvan was een deel al tijdens de oorlog betrokken bij de illegale goederen- en slavenhandel.[187] Sommige kaperkapiteins hadden gedurende die oorlogen een zekere reputatie opgebouwd, waardoor compagniepersoneel niets tegen hen durfde te ondernemen. Zo werd Willem Credo met rust gelaten, toen hij in 1701 als lorrendraaier langs de West-Afrikaanse kust handeldreef. Tijdens de Spaanse Successieoorlog werd Credo door de Fransen zo gevaarlijk geacht, dat een Frans oorlogsschip met zestig stukken geschut speciaal werd uitgerust om hem dood of levend in handen te krijgen. Zijn moed en vechtkunst namen legendarische vormen aan en er werd uiteindelijk een beloning van 20.000 gulden op zijn hoofd gezet.[188] Ook andere lorrendraaiers, zoals Pieter Groenstraten en Thomas Plancke, waren gevreesd en konden onbekommerd hun gang gaan, omdat niemand 'in staat was off veel lust hadde' om hen aan te pakken.[189]
Van 235 schippers is bekend dat zij tijdens het achttiende-eeuwse WIC-octrooi bij de particuliere handel op West-Afrika betrokken waren. Tot deze groep zijn ook de schippers gerekend, veelal uit Holland afkomstig, die met toestemming van de WIC op Arguin voeren. In totaal waren dat er acht. De overigen waren voornamelijk uit Zeeland afkomstig, waar ruim 80 procent vandaan kwam. Toch gebiedt de eerlijkheid daar een kanttekening bij te plaatsen, want tot deze groep zijn ook schippers gerekend die oorspronkelijk uit het buitenland afkomstig waren, maar later in Zeeland zijn gaan wonen en werken. Zo waren Willem Gibson, Jan Grassilie, Claas Leendersen en Jan Andriessen uit Engeland of Schotland afkomstig en zijn hun oorspronkelijke namen in Nederlands klinkende namen verbasterd. Zo heette Jan Grassilie, die later ook wel Jan Greusilier werd genoemd, eigenlijk John Grazilhier. Voordat hij zich in Zeeland vestigde en zich met de smokkelhandel ging bezighouden, voer hij voor Engelse reders op West-Afrika en maakte hij diverse driehoeksreizen, onder andere met de Franse koopman en schrijver Jean Barbot.[190] In 1711 trad hij in Franse dienst en voer hij onder de naam Jan Grassiluer op *La Vigilante* naar West-Afrika. Onderweg werd hij echter door de Zeeuwse kaper *Dolphijn* onderschept en te Vlissingen opge-

186. NA, WIC 97, Monsterrol Elmina, 26 juni 1702; NA, WIC 917, W. de la Palma aan Heren Tien, 12 februari 1705; NA, NBKG 252, Processtukken *Anna Maria Galeij*, 1713; NA, NBKG 83, A. Engelgraaff Robbertsz. aan Heijman, 15 januari 1717; NA, WIC 7, Resoluties Heren Tien, 8 juni 1725; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 4.
187. Zie bijlage III.
188. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 118-119.
189. NA, WIC 105, Resoluties Elmina, 8 april 1717. Men sprak over 'predomineren' door sommige Zeeuwse lorrendraaiers, 'als off'er geen magt der Compagnie' bestond.
190. Prevost, *Historische Beschryving*, VI, 177-188.

bracht.[191] In 1715 treffen we Grassilie opnieuw op een Frans schip aan, ditmaal onder de naam Jean Grazeiller. Met *Le Sérieux* kocht hij 465 slaven in Afrika in, die hij vervolgens op het Franse eiland Martinique verhandelde. Grassilie werd tijdens deze driehoeksreis vergezeld door een ander Frans slavenschip, dat door dezelfde boekhouder was uitgereed en waarop eveneens een Zeeuwse schipper was aangesteld.[192] Later traden beide schippers weer in dienst van Zeeuwse reders en voeren zij voor de MCC op Zuid-Amerika.[193]

Na de actieve dienst als lorrendraaier zien we schippers van smokkelschepen in uiteenlopende functies opduiken. Een deel bleef als schipper werkzaam en trad, na de oprichting van de MCC, in dienst van de nieuwe Zeeuwse Compagnie. Van de 28 schippers, die tussen 1721 en 1730 in MCC-dienst traden, hadden er dertien in de smokkelhandel gevaren.[194] Circa de helft van de schippers kwam dus uit de lorrendraaierij en dat was, gezien de achtergrond van de MCC-directeuren, niet verwonderlijk. Sommige van deze schippers wisten in de loop der jaren een aardig kapitaal te vergaren en investeerden onder andere in de MCC. Zo was de voormalige lorrendraaier en MCC-schipper David de Laa hoofdparticipant van de nieuwe Zeeuwse compagnie en in 1723 werd hij als officiële 'visitateur' aangesteld, waarmee hij met de controle van door de MCC bestelde goederen was belast. Later zou De Laa ook nog tot het college van hoofdparticipanten van de Middelburgse Assurantie Compagnie toetreden.[195] Ook Evert Blonkebijle, die in 1729 als lorrendraaier op Afrika voer, zou in de daaropvolgende decennia voor de MCC werken en wist daarbinnen tot directeur op te klimmen.[196]

Een ander deel van de schippers bleef in dienst van particuliere rederijen en voer, tegen betaling van recognitie, op Amerika en na 1730 op West-Afrika. Andere werden zelf reder van smokkelschepen of traden in dienst van de VOC, WIC of admiraliteit. Zo trad Jacob Imanse, een uit Zierikzee afkomstige schipper, in admiraliteitsdienst, nadat hij in 1718 als lorrendraaier op de Afrikaanse kust door de WIC op smokkelhandel was betrapt. Hij wist het ver te schoppen en werd uiteindelijk de laatste luitenant-admiraal van Zeeland.[197]

191. ZA, DIB 55, 1 februari 1712.

192. Mettas, *Répertoire des Expéditions,* tome I, 36, 47 en 59. Pieter Pietersz. Swart, (Pierre Swart) voer het bevel op *Le Petit Sérieux*. Boekhouder was Sarrebourse d'Hauteville. Tijdens de overtocht naar Martinique stierven 121 slaven en 24 bemanningsleden op het eerst genoemde schip en ook *Le Petit Sérieux* kende grote verliezen. In 1717 voer Pieter Swart (Pierre Schward), opnieuw vanuit Nantes. Ditmaal op *Le Saint-Luc*.

193. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, bijlage V.

194. Ibidem.

195. ZA, MCC 1584, Kapitaalboek, 1720-1727; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 133-134; ZA, MPTvP 122, Lijst van hoofdparticipanten van de Assurantie Compagnie Middelburg, 1738.

196. Niemeijer, 'Een strijdbaar zeekapitein', 79-82.

197. Weinberg, 'Kapitein en ondernemer in Zierikzee', 42-47. Imanse maakte ten minste drie en mogelijk vier smokkelreizen naar Afrika. Zie bijlage I.

Sommige schippers wisten zelfs tot hoge posities binnen de WIC op te klimmen. Zo werd Steven de Waterman, die in 1700 als gezagvoerder van de Zeeuwse lorrendraaier *Groot Courtienne* op West-Afrika voer, in 1707 tot commandeur van Berbice benoemd.[198] Een ander voorbeeld was Jacob Stevensen, die alvorens hij tot commandeur van Sint Eustatius werd benoemd, zich met de illegale slavenhandel had beziggehouden. De benoeming van Stevensen, die verzwagerd was met de plantagehouder en voormalige commandeur van Sint Eustatius Jan Simonsz. Doncker, riep door zijn verleden veel vragen op bij de overige eilandbewoners.[199]

Desertie en mortaliteit

Over desertie en mortaliteit zijn weinig gegevens bekend. Ongetwijfeld zal de tijdrovende kusthandel langs de tropische Afrikaanse westkust een hoge tol hebben geëist. Daarnaast zijn tijdens vijandelijkheden tussen lorrendraaiers en bijvoorbeeld compagnieschepen of Franse kapers de nodige gewonden en doden gevallen. Soms speelde de natuur daarbij een rol, zoals in 1725 toen het smokkelschip van Pieter de Graaf door bliksem werd getroffen.[200] Hoewel algemene mortaliteitscijfers niet voorhanden zijn, mogen we, gezien de omvang van de smokkelhandel, veronderstellen dat velen hun reis niet konden navertellen.

Gegevens over desertie zijn nog minder beschikbaar. Slechts incidenteel lichten bronnen een tipje van de sluier op. In 1711 werd bijvoorbeeld op het Deense eiland Sint Thomas een plakkaat uitgevaardigd, nadat zes zeelieden van de Zeeuwse lorrendraaier *Onbekende* waren gevlucht. Het smokkelschip lag daar met twee andere Zeeuwse lorrendraaiers, nadat zij op de Zuid-Amerikaanse kust slaven hadden verhandeld. In het plakkaat, dat zowel in het Deens als in het Nederlands was opgesteld, werd de hulp aan de deserteurs bestraft met confiscatie van goederen. Toen de lorrendraaiers enkele weken later ‘op haar wind en zeil reeds lagen’, waren de zeelieden nog steeds voortvluchtig.[201] Ook uit het scheepsjournaal van het MCC-schip de *Winchester Galeij* blijkt dat een bemanningslid deserteerde, nadat het smokkelschip ternauwernood aan schipbreuk was ontsnapt. Later werd dezelfde bemanning door tropische ziekten getroffen, waaraan zes zeelieden bezweken.[202]

Redenen voor desertie werden meestal niet opgegeven, maar zijn deels wel te achterhalen. Zo nam Daniel van Renne in 1711 op het Caribische eiland Sint Thomas de

198. AC, 10 mei 1701; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 386.

199. NA, WIC 248, 510; NA, WIC 619 ‘Deductie van Johannes Meijer, 1723.

200. AC, 20 april 1726. De lorrendraaier zou door ‘donder aan stukken geslagen’ zijn, waarbij vier à vijf doden en enige gewonden vielen.

201. DNA, WIGC, 503, Dagregister Sint Thomas, 3 en 26 maart 1711.

202. ZA, MCC 1347 Journaal *Winchester Galeij*, 1723-1724; ZA MCC 1349, Monsterrol *Winchester Galeij*, 1723-1724; ZA, MCC 1350, A. Roeland aan boekhouder P. Vink, 17 december 1723; Betaalsrol *Winchester Galeij*, 1723-1724; Ook schipper Alexander Roeland stierf tijdens deze reis; ZA, MCC 1350, Verklaring van Isabella Roeland, weduwe van schipper Alexander Roeland.

benen, nadat hij als matroos van het Zeeuwse smokkelschip de *Jager* zijn collega had doodgestoken.[203] In een ander geval was de staat van scheepsonderhoud de oorzaak. Toen het Zeeuwse smokkelschip de *Swarte Arent Galeij* in 1714 op de rede van het Portugese eiland São Tomé voor anker ging, weigerde een deel van de bemanning langer dienst te doen, omdat het vaartuig in slechte staat verkeerde. Zij gingen aan wal, waarna de schipper een nieuwe bemanning moest monsteren.[204]
Soms werden zeelieden aan land afgezet. Dat overkwam matroos Jan Strapart bijvoorbeeld in 1707. Na veelvuldige ruzies had de schipper van het smokkelschip *Herstel van Zeeland* Strapart van boord gezet. Korte tijd later werd hij op de West-Afrikaanse kust door een passerend Engels schip opgepikt en te Elmina afgezet.[205] Een vergelijkbaar voorval trof Gerrit de Bos, de opperstuurman van de slavenhaler *Fortuyn*. Hij werd in 1718 op het eiland Sint Thomas aan land gezet, omdat hij voortdurend dronken en 'een persoon van seer quaden inborst' was. Dronkenschap zorgde op datzelfde smokkelschip overigens voor meer problemen, het vaartuig strandde daardoor bijna op het nabij liggende eiland Sint Eustatius.[206]

Besluit

Enkele honderden smokkelschepen werden gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw vanuit de Republiek maar West-Afrika uitgereed en daarvan was het merendeel uit Zeeland afkomstig. De belanghebbenden die achter deze smokkelhandel zaten, waren zowel kooplieden die tot de maatschappelijke middenlaag gerekend konden worden, als regenten of leden van vooraanstaande regentenfamilies. Zij behoorden tot de sociaal-economische elite van het gewest.
Toch waren niet alleen Zeeuwen bij de illegale vaart op West-Afrika betrokken. Ook Hollandse kooplieden doken geregeld op en onder hen bevonden zich eveneens invloedrijke regenten. Om veiligheidsredenen werkte een deel van hen met Zeeuwse kooplieden samen. De overigen, veelal van Sefardische of Asjkenazische joodse afkomst, gebruikten andere kanalen. Hun handelspartners zaten voornamelijk op het Iberische Schiereiland.
De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika kon investeerders grote winsten, maar ook enorme verliezen opleveren. Om deze risico's te verkleinen, bestonden er meerdere vormen van risicospreiding. De belangrijkste was de risicodeling door partenrederij. In de zeventiende en achttiende eeuw was dit een gangbare ondernemingsvorm, waarbij de financiering van uitrusting en lading van smokkelschepen in handen lag van meerdere personen. Daarbij trad één persoon als boekhouder op, die zowel verantwoordelijk was voor de uitrusting van het schip als de afhandeling van het noodzakelijke papierwerk.

203. DNA, WIGC 503, Dagregister Sint Thomas, 2 november 1711.
204. NA, NBKG 255, Processtukken *Swarte Arent Galeij*, 1714.
205. NA, CA 944, Dagregister Elmina, 26 maart 1707.
206. ZA, RAZE 626, Notariële akten betreffende het smokkelschip *Fortuyn*, 11 april, 20 mei, 24 juni en 9 juli 1720.

Een andere vorm van risicobeheersing waren gespreide investeringen. Daarbij participeerden kooplieden niet alleen in de smokkelhandel, maar waren zij ook betrokken bij de kaapvaart en de reguliere koophandel op bijvoorbeeld het Middellandse Zeegebied, de Levant of West-Indië. Daarnaast had een aantal kooplieden belangen in bepaalde takken van nijverheid, zoals de buskruitfabricage of touwslagerijen. Ook beleggingen in de grote handelscompagnieën, zoals de WIC en VOC, behoorden daartoe. Als hoofdparticipanten van de eerstgenoemde handelsorganisatie hadden zij bovendien toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten en konden zij het beleid van de Compagnie in zekere mate sturen.
Ondanks de vele kleine partenrederijen betekende dat geen versnippering van de organisatiestructuur. Integendeel. Er was sprake van een uitgebreid netwerk van kooplieden en regenten in binnen- en buitenland die hun steentje aan de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika bijdroegen. Bovendien genoten de belanghebbenden bij de smokkelhandel volop bescherming door een sterke vertegenwoordiging in zowel de stedelijke als gewestelijke bestuursorganen. De organisatiegraad was hoog en deed niet onder voor die van de Compagnie, wat uit de volgende hoofdstukken zal blijken. Toch kregen de belanghebbende bij de smokkelhandel met tegenslagen te maken en moesten zij hun bakens verzetten. Zij stonden aan de wieg van de MCC, een handelscompagnie die de Zeeuwse koopvaart nieuwe impulsen moest geven.
De bemanning van lorrendraaiers, in het bijzonder de officieren, kwam grotendeels uit het Zeeuwse gewest. Aangespoord door een aantrekkelijk beloningssysteem waren zij bereid om in de risicovolle scheepvaart dienst te nemen. Daarbij was kennis van het West-Afrikaanse kustgebied en van de Afrikaanse markten van groot belang voor het welslagen van de reis. Zeeland kende veel ervaren schippers en het was daarom niet verwonderlijk dat de Compagnie veel voormalige smokkelaars in dienst nam.

3. Uitrusting

In de achttiende eeuw verliepen de uitredingen van Zeeuwse lorrendraaiers in alle openheid, waardoor de WIC al in een vroeg stadium geïnformeerd was over de ophanden zijnde smokkelreizen. Vooral de lading koopmanschappen, zoals buskruit en vuurwapens, waarvoor exportvergunningen noodzakelijk waren, vormde een goede indicatie. De admiraliteit accordeerde deze verzendingen zonder in te grijpen en vermeldde Afrika zelfs als bestemming. Daarnaast lieten scheepsnamen als *Herstel van Africa, Guineese Koorngaleij* en *Guineesche Postillon*, ten aanzien van de bestemming weinig aan verbeeldingskracht over, evenals namen van kapersschepen, zoals *Africa, Handelaar* of *Negotie Galeij*, weinig oorlogshandelingen suggereerden.
Toch troffen de reders van deze schepen geen halve maatregelen om confiscatie te voorkomen en werden aan schepen en bewapening hoge eisen gesteld. Maar ook middelen als misleiding en omkoping werden daarbij niet geschuwd. Niet alle voorzorgsmaatregelen waren kenmerkend voor de smokkelhandel. Sommige, zoals het aanvragen van scheepsbrieven of het afsluiten van scheepsverzekeringen, waren een algemeen gebruik binnen de koopvaart. Maar ook hier waren verschillen met de reguliere handelsvaart aanwijsbaar. En mochten lorrendraaiers, ondanks de genomen maatregelen, toch tegen de lamp lopen, dan moesten buitenlandse paspoorten en dito vlaggen een uitweg bieden. De illegale goederen- en slavenhandel verlangde niet alleen speciale handelskennis, maar was zonder goede voorbereiding tot mislukken gedoemd.

Schepen
Smokkelschepen uit de Republiek werden alom geroemd om hun uitstekende zeilkwaliteiten. Meermaals werden die in de rapporten of brieven aan de bewindhebbers in Nederland vermeld. Jan van der Hoeven, de gezagvoerder van de compagniekruiser *Faam*, schreef in 1717 bijvoorbeeld dat lorrendraaiers doorgaans snelle welbezeilde fregatten waren die van grote zware zeilen waren voorzien om ‘eenig voordeel in de vlugt op de vervolging van Compagnie Cruijssers te hebben’.[1] Van der Hoeven sprak uit ervaring, want hij was de succesvolste kruiserkapitein die de WIC ooit in dienst had. Ook in andere bronnen werd de welbezeildheid genoemd. Volgens A.F. Prevost lieten lorrendraaiers zich, ondanks het harde optreden van de WIC, niet afschikken en voorzagen zij zich ‘van ligte Scheepen, welke dien der Maatschappye verre vooruit loopen; zy zyn, wel bemand, en gewapend; en, algemeenlyk vegten zy, tot den laatsten Man’.[2] Van sommige opgebrachte smokkelschepen werden de zeil-

1. NA WIC 1298, ‘Declaratoir van Jan van der Hoeven’, 28 februari 1717. Zie voor Van der Hoeven hoofdstuk 2.
2. Prevost, *Historische Beschryving*, IV, 403.

Fregatten. Kopergravure uitgegeven door N. de Poilly naar Reinier Nooms, circa 1700. (Particuliere collectie)

kwaliteiten zo hoog aangeslagen dat ze later als compagniekruiser werden ingezet.[3] Snelheid was voor smokkelschepen een onontbeerlijke eigenschap om compagnieschepen, zeerovers of Franse oorlogs- en kaperschepen de loef af te kunnen steken. De gebruikte vaartuigen waren veelal voormalige kapers, of koopvaarders met commissie, schepen die waren gebouwd voor snelle zeilacties. Uit het overzicht van opgebrachte smokkelschepen blijkt dat het fregat of fregatschip het meest voorkomende scheepstype was. Naast snelheid en wendbaarheid leenden deze schepen zich goed voor het Atlantische vaarwater door hun gevechtswaarde. Fregatten waren namelijk lager gebouwd dan andere scheepstypen, waardoor zwaardere stukken geschut op het lager gelegen benedendek konden worden geplaatst. Daarentegen was het laadvermogen beperkt, wat voor de handel nadelig was. De meeste Zeeuwse fregatten werden in Holland gebouwd.[4]

Dat er bij Zeeuwse reders een grote voorkeur voor fregatten bestond, bleek ook uit het scheepsbestand van de MCC. Van de 39 zeewaardige schepen, die de compagnie gedurende de eerste dertig jaar inzette, vormden middelgrote fregatten het meest gebruikte scheepstype. Ten minste twee daarvan hadden eerder als lorrendraaier dienstgedaan. Dat waren de *Onbekende*, die in 1722 van Hiëronymus Boudaen

3. Zie hoofdstuk 5.

4. Van Beylen, 'Scheepstypen', 56-61; ZA, VVvC 32, 'Recuil van het raport gedaen door de Borgermeester Caen over de extraordinaire commissie na Den Hage', december 1716.

Courten was overgenomen en vervolgens in *Spaanse Coopman* werd omgedoopt, en de *Victoria* van Pieter de la Rue.[5]
Naast fregatten werden er ook vier jachten door de WIC opgebracht. Mogelijk waren dit kleine fregatten, omdat het jacht eigenlijk geen scheepstype is. Het was een verzamelnaam voor snelle, relatief kleine schepen.[6] Sommige opgebrachte lorrendraaiers werden dan ook afwisselend met fregat of jacht aangeduid.[7]
De overige geconfisqueerde schepen waren voornamelijk rondgebouwde vaartuigen die in tegenstelling tot het fregat geen spiegel, maar een ronde afsluiting aan de achtersteven hadden. Onder de genomen schepen bevonden zich zeven snauwen, vijf hoekers, twee galjoten, twee barken en twee buisschepen. Ook hier treffen we een verscheidenheid in typeringen aan. Zo werd de *Kleine Amasone* de ene keer snauw en de andere keer fregat genoemd en werd de *Johanna Galeij* met snauw en hoeker aangeduid.[8] Bij het laatstgenoemde schip waren de verschillen vermoedelijk gebaseerd op de gevoerde zeilen en aanpassingen van de tuigage. De Vlissingse koopman Benjamin Raule verkocht in 1706 bijvoorbeeld een galjoot aan de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie en nadat men de grote mast naar het midden had verplaatst en de gevoerde zeilen door vierkante had vervangen, werd het vaartuig vervolgens een hoeker genoemd.[9]
Snauwen waren zeer geschikt voor de kustvaart en het bevaren van rivierarmen, delta's en ondiepe wateren met zandbanken, omdat de schepen zowel konden zeilen als roeien. Het waren over het algemeen snelle en lichte zeilers.[10] Dat de riemen van cruciaal belang konden zijn, bleek in 1705, toen de compagniekruiser *Gouden Arent* een lorrendraaier tussen schip en wal klem had gezet. Het smokkelschip wist te ontkomen, omdat het 'ternauwer noot met sijn riemen voor hem kon overhaelen en soo eschappeerde'.[11]
Vanaf het midden van de zeventiende eeuw werd de hoeker steeds vaker ingezet voor zowel de visserij als de handelsvaart. De koopvaardijhoeker was een middelgroot vaartuig met twee of drie masten en een geringe bewapening van zes tot veertien stukken geschut. Het waren goede zeilers die voor de scheepvaart naar de Oostzee, Middellandse zee en het Atlantisch zeegebied werden ingezet.[12]
In Zeeland was Zierikzee het centrum van de hoekerbouw. Daar werd, in tegenstelling tot in andere Zeeuwse steden, minder geïnvesteerd in de grote handelscompag-

5. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 99 en 108.
6. Van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw*, 61; Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*, 24.
7. NA, NBKG 250, 251, 255 en 260, Processtukken *Schorenburg, Americaanse Galeij, Jonge Jan en Jacob* en *St. Joseph Galeij*; 1708-1716; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 2.
8. OHC, 11 juli 1705; NA, AA 2538, Turkse pas *Johanna Galeij*, 2 oktober 1713.
9. Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 277.
10. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 123.
11. NA, WIC 918, P. Nuijts aan Heren X, 24 april 1706.
12. Van Bruggen, *Schepen, ontwerp en bouw*, 26.

nieën, maar vormden de visserij en binnenvaart de belangrijkste inkomstenbronnen.[13] In 1720 telde de Zierikzeese handelsvloot 75 schepen van verschillende grootte. In 1747 was dat aantal aangegroeid tot 97, waarvan 92 hoekerschepen.[14] Hoeveel daarvan voor de illegale vaart op Afrika zijn ingezet is onbekend. Het aandeel van Zierikzee in de smokkelhandel was beperkt, maar desondanks werden er vijf opgebracht.[15]

Opvallend is dat er geen enkel fluitschip tussen de opgebrachte smokkelschepen zat, want dit type schip behoorde in de zeventiende en vroegachttiende eeuw tot het voornaamste koopvaardijschip. Het antwoord moet gezocht worden in de bouw van het schip met zijn buikige romp en eenvoudige driemasttuig. De fluit was niet ontwikkeld voor snelle zeilmanoeuvres en plaatsing van veel stukken geschut, maar voor transport van handelswaar.[16] Zodoende was dit type schip ongeschikt voor de illegale goederen- en slavenhandel, waar het op snelheid aankwam. Voor zover bekend werd slechts één fluitschip uitgereed voor de particuliere handel op West-Afrika. Dat was de *Seven Provintien*, een Rotterdamse schip dat in 1704 een smokkelreis naar Senegal maakte.[17] Na 1730, toen de handel op Afrika deels werd vrijgegeven, werd de inzet van fluiten zelfs verboden. De gecompliceerde bepaling van het laadvermogen, die nodig was om de hoogte van de recognitie te berekenen, lag hieraan ten grondslag.[18]

Het overzicht van in beslag genomen lorrendraaiers geeft weliswaar een indruk van het scheepstype dat in de achttiende eeuw bij de illegale goederenhandel werd gebruikt, maar is niet representatief voor het geheel van uitgerede smokkelschepen. Het aandeel van snelle fregatten zal in werkelijkheid hoger gelegen hebben, want het waren per slot van rekening de oude, trage en minst bewapende schepen die ten prooi vielen aan compagnieschepen. Sommige daarvan verkeerden in zo'n slechte staat of waren zo verouderd, dat kostbare reparaties noodzakelijk waren om ze nog langer in de vaart houden. Het buisscheepje *Juffrouw Maria*, dat in 1715 door de *Faam* werd opgebracht, was zelfs zo slecht dat er dag en nacht gepompt moest worden om het schip drijvende te houden. De Amsterdamse reders hadden zelfs niet eens de moeite genomen om het scheepje te bewapenen, wat zeer uitzonderlijk was. Het schip had voor de Compagnie geen enkele betekenis en werd daarom op het strand gezet, waar het werd onttakeld. Een ander voorbeeld was de eerdergenoemde *Swarte Arent Galei*,

13. Smallegange, *Nieuwe Cronyk van Zeeland*, 511; Dijk en Roorda, *Het patriciaat in Zierikzee tijdens de Republiek*, 61-68.
14. Boddaert, *Hedendaagsche Historie*, XIX, 380-381.
15. NA. NBKG 251-257, Processtukken *Vijff Gesusters, Rusteloze Galeij, St. Bernardo* en *Johanna Galeij*, 1710-1714; NA, WIC 104, *Kleine Hoop*, 1718; GSD, RAZE 4048, 17 april 1716.
16. Van Beylen, 'Schepen van de Nederlanden', 101-109.
17. GAR, Not 1261-213, 226, 236, 18 oktober 1694; GAR, Not 1657-332, 28 oktober 1699; 1317/124, 12 juni 1704.
18. Nader Prolongatie van het Octroi voor de Westindische Compagnie en van de eerste prolongatie van dien, voor den tyd van nog dertig jaaren, 8 augustus 1730; ZA, RvC L/36, 'Reflectie op de conditien', 1730, punt 3.

die in zo'n slechte staat verkeerde dat de bemanning weigerde om langer dienst te doen. Ook dit vaartuig werd, nadat het te Elmina was opgebracht, uit de vaart genomen.[19] In een ander geval was het smokkelschip nieuw, maar de gebruikte tuigage oud en versleten. Zo berichtte directeur-generaal Willem Butler in 1719 dat het opgebrachte smokkelschip de *Jonge David Galeij* een gloednieuw jacht was, maar dat de 'lorrendraaijer meesters het selve van seer slegte takelagie en boven tuijgh' hadden voorzien. Het gebruikte tuig bleek afkomstig te zijn van het compagnieschip *Agatha*, dat in Zeeland was verkocht, omdat het in slechte staat verkeerde.[20]
Doorgaans bleven de snelle en goed bewapende fregatten uit handen van de WIC en bij een aantal nemingen heeft de Compagnie veel geluk gehad. Opperkoopman Hendrik van Wesel schreef in 1709, naar aanleiding van de confiscatie van de lorrendraaier *Maria*, 'dat het een welbeseild fregat was 't welke indien niet met stilte tusschen de wal beset was geweest apparent niet gekregen sou sijn'. En ook het zwaarbewapende smokkelschip *Koning van Pruijssen* zou vermoedelijk niet veroverd zijn, als het schip zichzelf niet klem had gezeild in de monding van een rivier.[21]
Dat er in werkelijkheid meer fregatten bij de smokkelhandel werden ingezet, wordt op basis van bronnen ondersteund. In achttiende-eeuwse kranten wordt dit scheepstype bijna uitsluitend genoemd bij de berichtgeving over de particuliere handelsvaart op Afrika. Ook andere bronnen, die ons inzicht verschaffen over de Zeeuwse vlootsterkte, onderbouwen dit. Zo bestond de Vlissingse handelsvloot rond 1720 uit 25 zeewaardige schepen, waarvan er drie hoekers waren. De andere vaartuigen werden met 'schepen' aangeduid, een niet ongebruikelijke benaming voor spiegelschepen in die tijd. Een andere lijst, uit 1733, telde eveneens 25 vaartuigen, waarvan er zes als hoeker, galjoot of bark werden aangeduid.[22] Veruit de meeste Vlissingse schepen werden voor de illegale goederen- of slavenhandel op Afrika uitgereed. Van het eerstgenoemde scheepsoverzicht is van vijftien schepen aangetoond dat zij ten minste eenmaal op Afrika hebben gevaren. Van zes vaartuigen bestaat daarvan een sterk vermoeden, omdat de boekhouder of schipper bij eerdere smokkelreizen betrokken was geweest en van de overige vier schepen is dat onbekend.
Over de Middelburgse particuliere koopvaardijvloot ontbreken die cijfers. Op de lijst van 1720 werden wel twaalf schepen vermeld die in de Zeeuwse hoofdstad thuishoorden, maar dit kan onmogelijk de totale vlootsterkte zijn geweest, omdat een aantal bekende Middelburgse reders van lorrendraaiers erop ontbraken. Vermoedelijk deed de handelsvloot niet onder voor die van Vlissingen. Na 1720 is het aantal particulie-

19. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren X, 11 november 1715; NA, NBKG 255, Processtukken *Swarte Arent Galeij*, 1714; NA, NBKG 258, Processtukken *Juffrouw Maria*, 1715.
20. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 6 juli 1719.
21. NA, WIC 1290, H. van Wezel aan Heren X, 27 mei 1709; NA, NBKG 261, Rapport van Josua van der Doos over het veroveren van de *Jonge Elseboom* en *Vijff Gebroeders*, 18 januari 1716.
22. GAVL, Sa 4894, Aantekeningen betreffende boekhouders en schepen op de achterzijde van het concept reglement tot oprichting van de Assurantie Compagnie te Vlissingen, 6 september 1720; GAVL, Sa 2574, Schepen tot Vlissingen, oktober 1733.

re schepen vermoedelijk iets teruggelopen, omdat vaartuigen aan het MCC-scheepsbestand werden toegevoegd. Dat de Middelburgse particuliere handelsvloot in grootte zich aan die van Vlissingen kon meten, wordt bevestigd door een scheepslijst uit 1731, waarop alle schepen zijn vermeld die op dat moment onder zeil waren. Daarvan waren er zestien uit Middelburg en achttien uit Vlissingen afkomstig. Daarnaast was nog een groot aantal hoekers voor de handelsvaart op Frankrijk uitgereed.[23]
We mogen aannemen dat de Zeeuwse koopvaardijvloot direct na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog groter is geweest, omdat veel kapers voor de handel werden ingezet. Uit een scheepsoverzicht van 1703, blijkt dat er in dat jaar 48 commissievaarders uit Middelburg en Vlissingen in zee liepen. Daarnaast stonden nog vijf schepen op stapel en gingen nog eens 25 schepen zowel ter koop- als ter kaapvaart.[24] Een deel daarvan ging door oorlogshandelingen of ongelukken verloren, maar de vloot werd op sterkte gehouden door nieuwbouw en aankoop.[25] Tussen 1705 en 1707 werden zeven nieuwe schepen in Middelbrug en Vlissingen gebouwd, werden er negen gekocht en liepen nog eens elf nieuwe schepen, die in opdracht van Zeeuwse kooplieden in Amsterdam of andere Hollandse steden waren gebouwd, van stapel. In totaal werden gedurende die periode 27 nieuwe commissievaarders aan de Zeeuwse vloot toegevoegd.[26]
Het overzicht van geconfisqueerde smokkelschepen leert ons bovendien dat lorrendraaiers middelgrote schepen waren met een lengte die varieerde tussen de zestig en negentig voet. Een uitzondering was de *Carolus Secundus*, een Hollandse slavenhaler, die een lengte had van meer dan honderd voet.[27] Dat er een duidelijke voorkeur bestond voor middelgrote schepen wordt door Barbot onderschreven: 'Dutch interlopers generally make use of ships of small burden, and good sailors, well fitted and mann'd, the better to make their escape, or stand upon their defence, if attack'd by the company's ships'.[28] Na 1730, toen voor de bepaling van het verschuldigde recognitiegeld de afmetingen van schepen noodzakelijk waren, bleek dat particuliere rederijen aan dit charter vasthielden. Deze Guineavaarders varieerden van 68 tot 93 voet lengte en waren dus niet alleen geschikt om langs de ondiepe West-Afrikaanse kust te zeilen, maar hadden door de beperkte scheepslengte lage aanschaf- en uitredingskosten.[29]

23. ZA, FVvC 31.2, 'Lijste van de schepen die sig in zee bevinden', 20 Januari 1731.
24. ZA VVvC 26.1, 'Lyste van de Commissie-vaerders en des selfs Monture, varende met commissie van desen Staet, soo van Middelburg, als van Vlissingen'.
25. ZA, WAvC 6, Lijsten van Commissievaarders van Middelburg en Vlissingen, april 1704.
26. ZA VVvC 26.2 'Memorie van de Nieuwe Aangebouwde Commissie-Vaarders t'sedert Primo Augusti 1705. alleen ten oorlog Uyt-gerust'.
27. Eén Amsterdamse voet was 0,2830 meter.
28. Hair, *Barbot on Guinea*, II, 335.
29. ZA, FVvC 31.2, 'Lijste van d'uijtsijnde schepen van Middelburg en Vlissingen', 1730-1732; GAVL, Sa 2574, Schepen tot Vlissingen, oktober 1733; Parmentier, 'De rederij Radermacher en Steenhart', 141; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 88.

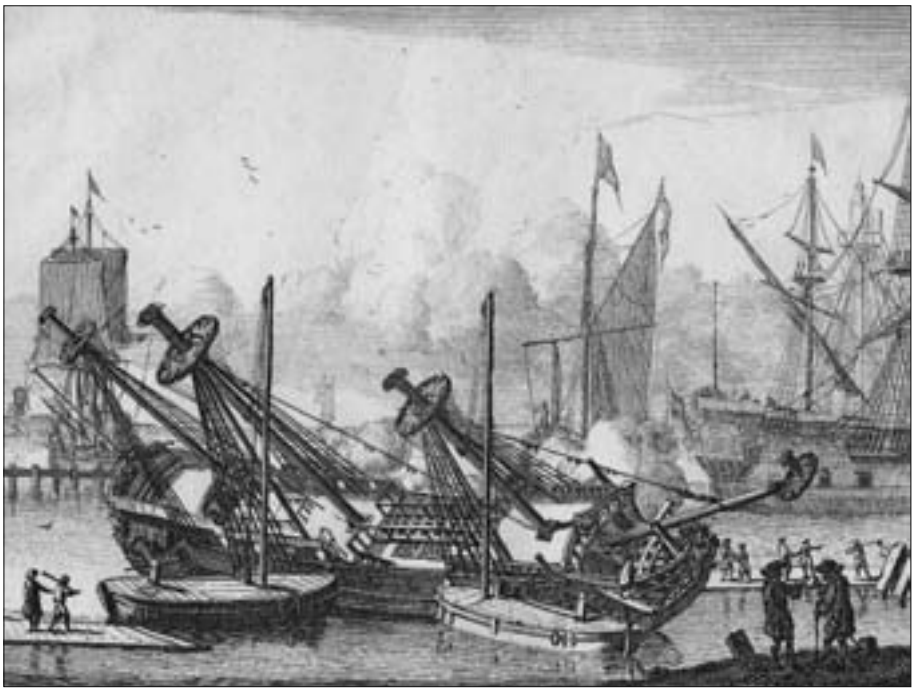
Toch werden er gedurende het WIC-octrooi soms ook grotere smokkelschepen ingezet en van enkele zijn de afmetingen bekend. Dit waren zonder uitzondering voormalige kapers of koopvaarders met commissie. Twee goede voorbeelden, die tussen de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog voor de illegale goederen- en slavenhandel werden uitgereed, waren de *Peerl* en de *Hercules*. Het eerste fregat had een lengte van 115 voet en telde ruim dertig stukken geschut en het tweede fregat was één voet korter.[30] Twee andere voorbeelden die na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog in compagnie op West-Afrika en het Caribische gebied handeldreven, waren de *Neptunus* en *Zeelandia*. Beide fregatten, die daarna werden geveild, waren volgens een advertentie in de *Amsterdamsche Courant* 'twee extra ordinaire welbezeylde fregatten', waarvan de zeven jaar oude *Neptunus* een lengte had van 117 voet en de even oude *Zeelandia* 101 voet.[31]

Naast lengtematen was het ook gebruikelijk om de breedte- en dieptematen op te geven, waarmee het laadvermogen, in lasten, kon worden berekend. Scheepseigenaren hadden er vanzelfsprekend belang bij dat deze zo laag mogelijk uitviel om zodoende minder belasting te betalen. De belastingheffer of ontvanger van recognitiegelden had een tegengesteld belang. Dit laadvermogen werd door de stad, admiraliteit of WIC op eigen wijze berekend en vertoonde vaak onderlinge verschillen. Zo vermeldt de pas van afgedragen lastgeld van de *Vijff Gebroeders* 30 last; volgens de scheepsbrief was die echter 36 last. Voor een gelijknamige lorrendraaier die in 1721 werd opgebracht, was het vermelde laadvermogen 24 en 28 last.[32] Opmerkelijk grote verschillen gaven drie Engelse passen van de *Drij Marries* aan. Op het ene document had het schip een laadvermogen van 60 ton, op de volgende werd 80 vermeld, terwijl de laatste zelfs honderd ton aangaf.[33] Uitgaande van het gemiddelde van 80 ton zijn dat afwijkingen van 25 procent.

Type en grootte van de schepen werden ook bepaald door het doel van de handelsmissie. Aan retourschepen voor de Afrikaanse goederenhandel werden andere eisen gesteld dan aan slavenschepen die voor de driehoekshandel werden uitgereed. De laatste hadden niet alleen meer laadruimte nodig om honderden slaven te bergen, maar vroegen ook om meer opslagruimten voor water en levensmiddelen. Het voedsel voor de slaven werd namelijk grotendeels vanuit Europa meegenomen. De rest werd op de Afrikaanse kust gekocht.[34] Dat dit grote hoeveelheden konden zijn, blijkt uit de inventaris van de *Carolus Secundus*. Op het moment dat deze slavenhaler door de Compagnie werd opgebracht, had deze vijf- tot zeshonderd slaven aan boord en

30. NA, CS 678, Antwoord van schipper Gelijn Ockerman op protesten betreffende het reglement, 19 mei 1698; AC, 10 augustus 1713; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart,* bijlage XII.
31. AC, 5 september 1715.
32. NA, NBKG, 261 en 264, Processtukken *Vijff Gebroeders,* 1715 en 1721.
33. NA, NBKG 264, Processtukken *Drij Marries*, 1726.
34. Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 98.

Scheepsportret van een zwaar bewapend Middelburgs kapersfregat. Onbekende kunstenaar, circa 1710. (particuliere collectie, bruikleen Zeeuws Maritiem muZEEum Vlissingen)



Het krengen van een schip. Ets van Sieuwert van der Meulen, circa 1710.
(Particuliere collectie)

bevatten de vaten met levensmiddelen 17.856 pond bonen, 13.934 pond gort en grote hoeveelheden vlees, spek en hardbrood.[35]
Zoals gezegd was snelheid voor smokkelschepen belangrijk en om die te behouden was goed onderhoud noodzakelijk. Het krengen van schepen en schoonmaken van de romp moesten daarom geregeld plaatsvinden. Zodra de mogelijkheid zich voordeed, liet een lorrendraaier zijn schip bij laagwater op een zandbank zetten, waar het vervolgens werd gekrengd door de stukken geschut naar één zijde te verplaatsen. Nadat het tij verlopen was, werd deze procedure herhaald en werd de andere zijde van het schip onder de waterlijn afgekrabd en opnieuw gesmeerd. In de zeventiende eeuw lieten Jacob Centsen Vos en Daniël Andriessen, twee kaperkapiteins die zich in de achttiende eeuw met de smokkelhandel inlieten, deze klus herhaaldelijk uitvoeren.[36]
Volgens achttiende-eeuwse beschrijvingen van West-Afrika bezochten Zeeuwse lorrendraaiers de rivier de Gabon het ‘gantse jaar door om hunne scheepen schoon te maaken, zig van water en hout te voorzien, en met eenen te handelen. Hun voornaam-

35. NA, NBKG 248, Processtukken *Carolus Secundus*, 1700.
36. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 44. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 122.

ste oogwit is echter, schoonmaken en handelen'.[37] Bij terugkeer in de Republiek werden de lorrendraaiers gekalefaat. In Middelburg geschiedde dat op een zandbank even buiten de Zuiddam en in Vlissingen maakten smokkelschepen soms gebruik van het Landsdok, waar de admiraliteit vanaf 1707 toestemming voor verleende. In dit droogdok konden zeewaardige schepen met vloed veilig worden binnengebracht en probleemloos worden gekalefaat.[38]

Assurantiën

Naast risicospreiding door middel van partenrederij trachtten reders van smokkelschepen zich zo goed mogelijk te verzekeren tegen verlies door schipbreuk of confiscatie. Een mogelijkheid was bodemerij, een leningsvorm waarbij de bodemerijgever het risico van de reis droeg. Daarbij trad de bodemerijgever op als geldschieter en leende een bepaald bedrag uit voor de uitreding en lading van een schip. Na behouden terugkeer werd het geleende bedrag, vermeerderd met een tevoren overeengekomen opgeld, aan hem terugbetaald. De lener hoefde niets terug te geven, indien het schip door bijvoorbeeld schipbreuk of stranding verloren ging. Bodemerij kon gegeven worden op het schip, op een scheepspart en/of op de goederen in het schip. Meestal werd de lening verstrekt ten behoeve van bevrachters die over te weinig kapitaal beschikten om hun handelsgoederen te kopen. Daarvoor moest wel een onderpand aan de schuldeiser gegeven worden. Lenen op bodemerij was daarmee een vorm van financiering en verzekering tegelijk en werd tot het eind van de zeventiende eeuw op grote schaal gepraktiseerd. Maar het was een kostbare zaak. In oorlogstijd kon de rente over het geleende bedrag wel oplopen tot vijftig procent.[39]

Bodemerij is bij de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika niet of nauwelijks aangetroffen. Alleen bemanningsleden van lorrendraaiers leenden in een aantal gevallen op bodemerij. Zo moest het scheepsvolk van het opgebrachte smokkelschip *Maria* in 1709 bewijzen welke goederen op bodemerij of halve winst aan hen toebehoorden, waarna die door de Compagnie werden gekocht.[40] Deze leen- en verzekeringsvorm was voor de risicovolle scheepvaart te kostbaar. Bovendien was er onder de belanghebbenden in Zeeland voldoende kapitaal voorhanden, omdat zij door de kaapvaart enorme winsten hadden gemaakt en na beëindiging van de oorlog naar nieuwe investeringsmogelijkheden zochten.[41]

Afgaande op het bronnenmateriaal mogen we aannemen dat sommige reders hun schepen onverzekerd hebben laten varen. In het rekeningboek van de *Peerl*, waar alle uitgaven en inkomsten precies zijn vastgelegd, blijkt nergens dat het schip verzekerd

37. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving,* II, 190; Prevost, *Historische Beschryving*, VI, 208.
38. NA, AA 2538-2542, Resoluties, 1713-1720; Boddaert, *Hedendaagsche Historie*, IX, 215 en XX, 115; Van den Bout en Westhoek, *Inventaris Rekenkamer* C, 14.
39. Verwer, *Nederlants See-rechten*, 149-201; Hart, 'Rederij', 121-123; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 110; Den Heijer, *De Geoctrooieerde Compagnie*, 137.
40. NA, WIC 124, Resoluties Elmina, 15 april 1709.
41. Wisse, *De Commercie-Compagnie te Middelburg*, 13-14.

was. Vermoedelijk achtten de reders de kans klein dat het zwaarbewapende fregat door de WIC genomen zou worden.[42] Toch lieten de belanghebbenden bij de smokkelhandel in de daaropvolgende decennia hun schepen verzekeren en zij deden dat, in tegenstelling tot de WIC die vaak alleen de thuisreis verzekerde, doorgaans voor de gehele reis.[43]

Voor 1720, het jaar waarin de grote assurantiemaatschappijen werden opgericht, werden de scheepsverzekeringen, vanwege de grote financiële risico's, door meerdere assuradeurs afgesloten. Met name Amsterdam behoorde, door zijn grote kapitaalrijkdom, tot het belangrijkste assurantiecentrum van Europa. Alleen daar konden omvangrijke risico's worden verzekerd tegen een betrekkelijk lage premies.[44] Zo werd het smokkelschip *Anne Maria Galeij* door veertien Amsterdamse assuradeurs verzekerd en bij de *Swarte Arent Galeij* waren daar zelfs 25 Amsterdamse kooplieden bij betrokken.[45]

Voor het afsluiten van deze scheepsverzekeringen werden veelal beëdigde makelaars ingeschakeld die geheimhouding was opgelegd en zich niet met de koophandel mochten inlaten. Zij ontvingen daarvoor een courtage die een gering percentage was van het verzekerde bedrag.[46] Een bekende makelaar voor Zeeuwse schepen was Jan Bout. Hij sloot in de jaren twintig van de achttiende eeuw voor een groot aantal schepen, waaronder diverse lorrendraaiers, scheepsverzekeringen af met de hierna besproken Rotterdamse Assurantie Compagnie.[47]

De assurantiepremies mochten weliswaar lager zijn dan lenen op bodemerij, maar konden door de grote risico's die de illegale vaart op West-Afrika met zich meebracht, toch flink oplopen. Met name in oorlogstijd bereikten ze recordhoogten. Zo bleek uit de boedel van Pieter Thijssen dat hij in 1704 een deel van de koopmanschappen van de *Gerechtigheid*, een fregat dat voor de vaart op Arguin was uitgereed, voor een termijn van een halfjaar had verzekerd tegen een premie van achttien procent. De handelswaar van de *Kleine Amasone* en de *Pruijsende Paauw*, twee andere lorrendraaiers die 'voor Guinea' waren uitgereed, was verzekerd voor respectievelijk 23 en 24 procent. Na het overlijden van Thijssen namen de Zeeuwse kooplieden Willem van Sonsbeeck en Barend Clooster de assuranties over.[48] Tussen 1704 en 1711 verzekerde de laatst genoemde koopman tientallen uitredingen van Zeeuwse lorrendraaiers. Het maximaal verzekerde bedrag per scheepsreis was zeshonderd gulden en de assuranties werden uitgeschreven voor een vaste termijn in maanden. Voor overschrijding

42. ZA, Hs 204, Rekeningboek Peerl.
43. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 111.
44. Vergouwen, *De geschiedenis der Makelaardij*, 48, 58-59.
45. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 12 en 14 juni 1714; NA, WIC 370, 25 juni 1715.
46. Vergouwen, *De geschiedenis der Makelaardij*, 82-98.
47. GAR, MvADB: 216-218: Assurantieboeken, 1723-1732. Hij verzekerde onder andere de lorrendraaiers *Braambosch* en *Westermeer* in 1723, *Winchester Galeij* in 1724, *Juffrouw Elisabeth* en *Zeerust* in 1727 en de *Uithoorn* en *Jonge Martinus* in 1730.
48. ZA, RAZE 589, Notariële akte van Daniël Thijssen, 16 mei 1704.

daarvan moest achteraf een naheffing worden betaald. Door de Franse kaperssuccessen liepen de premies gedurende de Spaanse Successieoorlog gestaag op, van 24 procent in 1704 tot 32 procent in 1709.[49]
Na de oorlog daalden de assurantiepremies voor smokkelschepen, maar deze waren nog steeds aanzienlijk hoger dan voor de reguliere koopvaart. Voor schepen van de WIC lag de verzekeringspremie in vredestijd tussen de vier en vijf procent van het verzekerde bedrag. Voor smokkelschepen schommelde die tussen de tien en twaalf procent.[50]
Om de belanghebbenden bij de smokkelhandel extra te treffen hadden de Amsterdamse bewindhebbers van de WIC in 1714 beslag laten leggen op de gelden die assuradeurs aan de getroffen Zeeuwse reders van twee geconfisqueerde lorrendraaiers wilden uitkeren.[51] De Zeeuwen waren woedend en schakelden de Staten van Zeeland in om het arrest op de verzekeringsgelden ongedaan te maken. Die namen vervolgens contact op met de Zeeuwse bewindhebbers van de WIC en sommeerden het arrest op te heffen. Gelijktijdig vroegen zij de Staten van Holland het arrest nietig te verklaren. Daarbij verwezen zij naar het in 1674 gesloten akkoord tussen de twee gewesten, waarin was bepaald dat wederzijds geen arrest kon worden gelegd op goederen en kredieten, waar de assurantiepenningen volgens de Zeeuwen ook onder vielen.[52] In de daaropvolgende juridische touwtrekkerij trokken de bewindhebbers van de WIC uiteindelijk aan het kortste eind. In 1717 werden de arresten opgeheven en konden de verzekeringsgelden aan de belanghebbenden worden uitgekeerd.[53]
In 1720 werd zowel te Middelburg als in Vlissingen een Assurantie Compagnie opgericht die de schepen tegen de 'gevaaren van de zee, als die van oorloogen en piraterien' moest verzekeren. De archiefstukken van beide verzekeringsmaatschappijen zijn helaas verloren gegaan. Van de Vlissingse compagnie is alleen bekend dat die in 1733 werd ontbonden, de Middelburgse compagnie bleef tot in de tweede helft van de achttiende eeuw bestaan.[54]

49. ZA, WV 154a, 156 en 160. Registers en kasboeken van Barend Clooster met scheepsassuranties, 1704-1711. Clooster, een Veerse koopman in boter en wijnen was naast regent ook eigenaar van de lijnbaan de 'Rijsende Son'.
50. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 111; GAVL, Sa 4894: Concept reglement van de Assurantie Compagnie te Vlissingen, 6 september 1720; KITLV, Hs 450: Specificatie van schade van de *Koning van Pruijssen*, 1716.
51. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 12 en 14 juni 1714; NA, WIC 370, 25 juni 1715.
52. NA, WIC 370, Resoluties kamer Amsterdam, 1 maart 1715; ZA, SvZ 145, Resoluties, 22 augustus 1715; ZA, SvZ 146, Resoluties, 18 en 25 mei, 17 september 1716; ZA, SvZ 1022, Memorie van de Zeeuwse gedeputeerden ter Generaliteit aan de Staten van Holland, 23 mei 1717.
53. ZA, SvZ 2216 I, Zeeuwse gedeputeerden ter Generaliteit aan Staten van Zeeland, 25 juni 1717; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 273-274.
54. GAVL, Sa, Indices op stadsresoluties; ZA, RvC L/81 'Aanmerkingen van de oprechting van een Commercie en Assurantie Compagnie te Middelburg, Vlissingen en Veere', 421; Slechte, '*Een noodlottig jaar*', 46-50.

(1)

Concept Reglement tot het oprechten, en erigeeren van een Assurantie Compagnie binnen de Stad VLISSINGEN.

GElyk geen Negocie, en Zeevaart kan werden gedreven, ofte bestaan, sonder dat den Koopman en Negociant, wegens syn Schepen en Koopmanschappen, soo voor de gevaaren van de Zee, als die van Oorloogen, en piraterien, sy Geassureert, ende versekert, werd noodsakelyk geoordeelt dat daar toe op voorbeelt van Engeland, en andere plaatsen, binnen dese Stad mede een Compagnie van Assurantie werde opgerecht ende geërigeert, ten eynde die gene die haar willen doen Verassureeren daar door vollstrectelyk gerust mogen werden gestelt, werdende ten dien eynde om sulks met vrugt voor het gemeen in het werk te stellen Geproponeert ende voorgeslaaden, de Conditien en voorwaarden hier aanvolgende.

I.

Dat het geheele Capitaal sal bestaan in ℳ100000 vls. Ende niet meer, dat yder Capitaal Actie sal zyn van ℳ1000 vls. en dat'er by gevolge sullen syn 200 Actien, dat men niet minder als ℳ500 ende niet meer als ℳ4000 vls. te gelyk sal mogen Inteykenen.

II.

Dat'er geen Actionisten sullen gekent worden in saaken daar de geheele Societeyt by malkanderen, ontboden werd, als die voor ℳ1000 vls. Capitaal op de Boeken bekent staan.

III

Dat niemand oyt verder aansprekelyk sal syn, als voor syn ingeteykende Somme.

IIII.

Dat yder Inteykenaar in handen van Commissarissen (Provisioneel door de Regeeringe aan te stellen) sal betalen 25 percent van yder syn ingeteykent Capitaal, of in Contant, of in Obligatien, op de Provincie van Zeeland tegen 94 ten hondert te ontfangen, veertien dagen na de affictie van billietten, na dat het vereyschte Capitaal volteykent sal syn.

A Dat

Conceptreglement van de Assurantiecompagnie te Vlissingen, 1720. (Gemeentearchief Vlissingen)

Net als de oprichting van de MCC moeten de twee Zeeuwse verzekeringsmaatschappijen niet louter worden beschouwd als een product van speculatiewoede in aandelen en moeten we die tegen de economisch achtergrond van het Zeeuwse gewest plaatsten. In voorgaande jaren waren veel belanghebbenden bij de smokkelhandel door het optreden van de WIC in grote financiële problemen geraakt, waaraan een aantal ten gronde waren gegaan. Volgens een achttiende-eeuwse berekening hadden Walcherse kooplieden, assuradeurs en zeelieden tussen 1714 en 1725 een verlies van ruim anderhalf miljoen gulden geleden.[55] De oprichting van de Zeeuwse compagnieën moet daarom mede gezien worden als een poging het economisch tij te keren. Tot de aandeelhouders van de Vlissingse Assurantie Compagnie behoorde een groot aantal toonaangevende reders van smokkelschepen en enkelen daarvan hadden zitting in de raad van directeuren. Dit waren onder andere Nicolaas van Hoorn, Jacobus de Witte, Adriaan Hijgeret en Adriaan Teerlinck. Uit een notitie blijkt dat er kort na de oprichting 24 schepen waren verzekerd tegen een premie van tien procent over het verzekerde bedrag.[56]

Ook in Rotterdam werd in datzelfde jaar een verzekeringsmaatschappij opgericht, maar in tegenstelling tot die van Middelburg en Vlissingen, is dit archief wel volledig bewaard gebleven. Van deze Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der stad Rotterdam, zoals die volledig heette, is het verloop van verzekeringspremies goed bekend.[57] Tussen 1724 en 1730 werden daar bijvoorbeeld ruim twintig WIC-schepen verzekerd tegen een premie die schommelde tussen de negen en elf procent. De verzekeringspremies van lorrendraaiers lagen een stuk hoger. In 1723 betaalden de reders van de *Braambosch en Westermeer* zeventien procent voor een driehoeksreis naar Afrika en Amerika. De MCC droeg in datzelfde jaar achttien procent premie af voor de *Winchester Galeij* voor een retourreis naar Angola.[58] In de daaropvolgende jaren zou dit het gangbare tarief blijven voor Zeeuwse lorrendraaiers die zowel voor de retour- als driehoekshandel waren uitgereed.[59] Nadat het WIC-

55. ZA, RvC L/13 en NA, CR, 596, Lijst van geconfisqueerde schepen, sedert 1714; GVL, Sa 5574: Brasser, *Beschijvinge der stadt Vlissinge*, 618, ZA, Hs, 851a, Assurantiecompagnie Middelburg.
56. GAVL, Sa 4894: Concept reglement tot oprichting van de Assurantie Compagnie te Vlissingen, 6 september 1720 en aandeelhoudersregister van 9 juli 1720 en 8 september 1722; Slechte, *'Een noodlottig jaar',* 49.
57. De Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening werd op 22 juni 1720 opgericht. Hoewel de verzekeringsmaatschappij met speculatieve bedoelingen was opgezet, heeft zij de windhandel met glans overleefd en is zij als 'Stad Rotterdam' heden ten dage nog steeds een belangrijk verzekeringsconcern.
58. ZA, MCC 1350, Verzekeringspolissen van Zeeuwse kooplieden voor de *Winchester Galeij*, 1723-1724.
59. GAR, MvADB 216, Assurantie *Josua Galeij,* 3 september 1725; GAR, MvADB 217, Assuranties *Juffrouw Elisabeth, Zeerust* en *Middagten*, 7 juni 1727, 15 september 1727 en 22 augustus 1729; GAR, MvADB 218, Assuranties *Jonge Moor, Uithoorn* en *Jonge Martinus*, 7 en 15 februari en 7 juni 1730.

octrooi op 8 augustus 1730 voor de particuliere vaart op Afrika was opengesteld, halveerden de premies en betaalden de rederijen dezelfde premie als de WIC.[60]
De verzekeringspremies van smokkelschepen die voor de illegale handel op Afrika werden uitgereed waren overigens niet de hoogste. Voor schepen die op de Spaanse West-Indiën voeren, het verboden handelsgebied voor Nederlandse schepen, betaalden de reders in sommige jaren maar liefst 25 procent. Daarvan werd later vijf procent gerestitueerd, als men kon aantonen dat het desbetreffende schip zich niet in bepaalde risicovolle gebieden had begeven. kennelijk werd het gevaar van confiscatie daar hoger ingeschat dan bij een smokkelreis naar Afrika.[61]
Naast risicoafdekking van schip en lading sloten zeelieden soms ook verzekeringen af op lijf en goederen. Zo verzekerde Matthijs Pietersen, opvarende van de Zeeuwse lorrendraaier *Kleine Amasone*, in 1706 zijn scheepskist en maandgelden. Jacob en Ary van der Stolk, respectievelijk schipper en stuurman van de *Margrieta Galeij* die in augustus 1720 naar Arguin vertrokken, sloten samen een verzekering af ter waarde van 10.000 gulden ‘op ’t lyf voor risico van den Turk’.[62]

Bewapening
In de zeventiende en achttiende eeuw was het gebruikelijk om koopvaardijschepen tegen kapers en piraten te bewapenen. De scheepsbewapening bestond zowel uit diverse soorten scheepsgeschut als lichte wapens, zoals handvuurwapens en uiteenlopende slag- en stootwapens. Het scheepsgeschut was hoofdzakelijk samengesteld uit ijzeren kanons van verschillend kaliber. Meestal waren dat relatief lichte stukken geschut van twee tot vier pond, maar er werden ook zwaardere stukken aangetroffen. Daarnaast waren er nog bassen, kleine stukken scheepsgeschut die in draaibare ijzeren mikken of vorken waren gemonteerd. In het begin van de achttiende eeuw waren dit hoofdzakelijk achterladers die een uitneembare kamer hadden waar de kruitlading en kogel in gingen.[63] In de bijlagen is geen onderscheid gemaakt tussen de diverse stukken scheepsgeschut en zijn zowel de gietijzeren kanons als bronzen bassen bij elkaar opgeteld.
Alle opgebrachte smokkelschepen, met uitzondering van de hiervoor genoemde *Juffrouw Maria*, waren met geschut uitgerust. Overeenkomstig de scheepsgrootte varieerde de ‘monture’ van opgebrachte smokkelschepen van lichte tot middelzware bewapening. In enkele gevallen stelde de bewapening niet veel voor. De *St. Bernardo*, een lorrendraaier die in 1715 in Zierikzee werd uitgereed en enkele maanden later door een compagnieschip werd opgebracht, had bijvoorbeeld maar twee stukken geschut. De bijbehorende munitie bestond uit slechts twintig kanonskogels.[64] Tussen

60. GAR, MvADB 218, Assurantieboek vanaf september 1730.
61. GAR, MvADB 243, Register van lopende risico’s, 1726 en 1727.
62. ZA, WV 160. Register van scheepsassuranties, 18 februari 1707; GAR, MvADB 215, Assurantieboek, 4 september 1720.
63. Puype, *Het arsenaal van de wereld*, 68; Gawronski, *De Equipage van de Hollandia*, 184-185.
64. NA, NBKG 257, Inventaris *St. Bernardo*, 1715.

de scheepsinventarissen van opgebrachte lorrendraaiers werden, op één uitzondering na, geen schepen aangetroffen met meer dan twintig stukken geschut. Alleen de *Koning van Pruijssen* telde 26 stukken en twee bassen. Andere zwaarbewapende smokkelschepen wisten uit handen van de Compagnie te blijven. Tot de categorie van zwaarbewapende lorrendraaiers behoorden fregatten die met twintig tot dertig stukken geschut waren uitgerust en die in vuurkracht niet onderdeden voor compagniekruisers. Het waren veelal koopvaarders met commissie of voormalige kaperschepen die na de beëindiging van de oorlog voor de smokkelhandel werden uitgerust. In 1715 berichtten de Zeeuwse bewindhebbers bijvoorbeeld over de ophanden zijnde uitreding van smokkelaars, waarvan er verschillende met meer dan twintig stukken geschut werden uitgerust. Later dat jaar werden deze berichten vanuit West-Afrika bevestigd. Er werd melding gemaakt dat twee lorrendraaiers, 'gemonteert met 30 stukken en één met 24 stukken met suffisante manschap' op de rede voor het Deense fort Frederiksburg waren geankerd en volgens geruchten doelbewust waren uitgereed om de strijd met de compagniekruiser aan te gaan.[65] De zware bewapening bleef overigens niet beperkt tot de directe naoorlogse jaren. In 1725 voerde het smokkelschip van Daniël Gabion bijvoorbeeld 22 stukken geschut en telde een 118-koppige bemanning.[66]

Goede bewapening was belangrijk, maar de bereidheid om die in te zetten, was doorslaggevend. Hoewel de meeste smokkelaars zonder enige vorm van verzet werden opgebracht, waren sommige daar niet toe bereid. Gewapende confrontaties tussen compagnieschepen en lorrendraaiers hebben gedurende de gehele octrooiperiode van de WIC plaatsgevonden en tussen 1698 en 1730 werden er negentien vuurgevechten geregistreerd. Daarvan vonden de meeste in vredestijd plaats, een periode waarin er van een duidelijke opleving van de illegale goederen- en slavenhandel sprake was. Zo werd de *Groote Apollo* in december 1698 na harde tegenstand veroverd en nog geen halfjaar later vonden twee nieuwe gevechten plaats tussen Zeeuwse lorrendraaiers en compagnieschepen. Bij het eerste treffen werd de *Wakende Crane* na een lang gevecht door kruiser de *Gouden Arent* genomen. Bij het tweede gevecht verliep de strijd anders. De bemanning van het Zeeuwse smokkelschip *Margariet* wist de *Gouden Arent* zo hard te treffen dat er verscheidene doden en gewonden vielen en het schip door averij onbestuurbaar werd. Het had zelfs weinig gescheeld of de kruiser had zijn fokkenmast verloren.

65. NA, WIC 799, Binnenlandse brieven, 16 augustus 1715; NA, NBKG 82, W. Butler aan H. Haring, 25 december 1715.

66. NA,WIC 106, P. Valckenier aan Heren Tien,16 januari 1726.

Tabel 3.1. Confrontaties tussen compagnieschepen van de WIC en lorrendraaiers, 1698-1724

Datum	lorrendraaiers	compagnieschepen	bijzonderheden
dec.1698	*Groote Apollo*	*Beschermer*	doden aan weerszijden
22-03-1699	*Wakende Crane*	*Gouden Arent*	
12-05-1699	*Margariet*	*Jager*	schade aan kruiser, lorrendraaier vlucht
24-01-1701	twee onbekende lorrendraaiers	*Carolus Secundus* en *Tijger*	smokkelschepen met 24 en 30 st. geschut
21-07-1703	Rotterdamse lorrendraaier	*Gouden Arent*	gezagvoerder kruiser sneuvelt
feb. 1705	*Jonge Willem*	*Wakende Kraan*	compagnieschip beschoten
1706	schip van Van Sonsbeeck	*Wakende Kraan*	confrontatie op de kust van Angola
25-02-1713	*Jager*	*Jacoba Galeij*	doden en gewonden op de *Jager*
08-01-1714	twee onbekende lorrendraaiers	*Guntersteijn*	lorrendraaiers met 26 st. geschut
mei 1714	*Aletta Galeij*	*Bosbeek*	compagnieschip beschoten
24-12-1714	*Johanna Galeij*	*Engelenburgh*	compagnieschip beschoten
13-02-1715	*Negotie Galeij* *Onbekende* *Adriana Catharina*	*Faam*	*Faam* telde 5 doden en enige gewonden
13-11-1715	*Vijff Gebroeders*	*Faam*	*Faam* telde 9 doden en 5 gewonden
22-02-1716	*Koning van Pruijssen*	*Faam*	*Faam* telde 6 doden en 15 gewonden
20-11-1716	*Eendracht* en *Twee Gebroeders Galeij*	*Jacoba Galeij*	*Jacoba Galeij* telde 2 doden en 4 gewonden
24-03-1717	*Gouden Appel* en *Negotie Galeij*	*Geertruijd Galeij*	compagnieschip moest vlag strijken
27-01-1718	onbekende lorrendraaier	*Compagnies Welvaren*	schotenwisseling
27-12-1718	*Jager* en *Vergulde Vrijheid*	*Faam* en *Hollandia*	*Faam* explodeert; 117 doden
nov. 1724	*Braambos* en *Westermeer*	*Rusthof*	compagnieschip telde 3 doden en gewonden

Bronnen: NA, NBKG 248-266; NA, WIC 97-106; NA, SG 5773-5776

Het tegenvuur had blijkbaar weinig effect, want de lorrendraaier wist te ontkomen. Later vernam men dat de lorrendraaier bij het treffen ook schade had opgelopen en twee doden en een gewonde te betreuren had. Voor herstelwerkzaamheden zeilde het Zeeuwse schip naar São Tomé, waar schipper Jan Seuijse trots verklaarde dat hij met andere projectielen het staande en lopende want van de compagniekruiser kapot geschoten zou hebben en het schip 'seker in sijn handen sou hebben moeten vervallen'.[67]

De meeste vijandigheden tussen lorrendraaiers en compagnieschepen vonden na de Spaanse Successieoorlog plaats en in veel gevallen waren deze smokkelschepen door Pieter de la Rue, Hermanus Christiaense of Hermanus van de Putte uitgereed. In vijf jaar tijd werden maar liefst negen zeeslagen uitgevochten, waarbij compagniekruiser de *Faam* de lijst aanvoerde. Nadat de kruiser in februari 1715 met drie zwaarbewapende Zeeuwse lorrendraaiers had gevochten, raakte het schip een jaar later opnieuw slaags met de in Dordrecht uitgerede *Koning van Pruijssen*. Schipper Daniël Sanders was niet bereid zijn schip zonder slag of stoot over te geven, maar moest uiteindelijk toch zijn vlag strijken. Na afloop van het gevecht telde de compagniekruiser zes doden en vijftien gewonden en ook aan de andere zijde vielen ettelijke doden en gewonden. Kort daarvoor had de bemanning van de kruiser ook al gevecht geleverd met het Vlissings smokkelschip *Vijff Gebroeders*, waarbij negen doden en vijf gewonden waren gevallen.[68]

In de daaropvolgende periode werden er jaarlijks twee zwaarbewapende lorrendraaiers door de hiervoor genoemde Zeeuwse boekhouders uitgereed, die confrontaties met kruisers niet uit de weg gingen. Daarbij vielen veel doden en gewonden en werd de Compagnie veel schade toegebracht. Zo kreeg de *Jacoba Galeij* op 20 november 1716 de volle laag van de *Eendracht* en *Twee Gebroeders Galeij*. Tijdens het drie uur durende gevecht, waarbij maar liefst 289 schoten door de twee lorrendraaiers werden afgevuurd, raakte het fregat zwaar beschadigd. Twee bemanningsleden sneuvelden en vier andere raakten daarbij gewond.[69]

Twee jaar later kreeg de strijd tussen de WIC en smokkelaars een tragische afloop, toen bij een bloedig treffen de *Faam* verloren ging. Daarbij verloren Jan van der Hoeven en het grootste deel van zijn bemanning het leven. De aanloop tot dit gevecht begon in december 1718, toen de gezagvoerders van de kruisers *Faam* en *Hollandia* het bericht ontvingen dat er twee lorrendraaiers op de Afrikaanse kust waren gesignaleerd. De kruisers zetten de achtervolging in en arriveerden op 26 december 1718 te Cabo Bende, waar de *Jager* en *Vergulde Vrijheid* voor anker lagen. De volgende dag was het windstil en daarom 'boegseerden' de twee kruisers met sloepen naar de Zeeuwse smokkelschepen en sommeerden hen tot overgave. Maar de lorrendraaiers

67. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 8 mei, 10 juni 1699 en 26 juli 1699; AC, 3 oktober 1699.

68. NA, WIC 102, H. Haringh aan het Tien, 12 april 1716; NA, AVB 235, Verhoor Daniël Sanders, 1716.

69. NA, NBKG 83, L. Brand aan A. Engelgraaff Robbertsz., 23 november 1716.

negeerden het bevel en openden het vuur. Het daaropvolgende vuurgevecht, dat enkele uren duurde, kreeg een abrupt einde, toen de *Faam* een schot in de kruitkamer kreeg en explodeerde. Daarbij kwamen 113 bemanningsleden om het leven.[70] Slechts zeventien opvarenden overleefden de ramp, waarvan er nog vier in de daaropvolgende dagen aan hun verwondingen bezweken. Door het verlies van de *Faam* kreeg de strijd opeens een andere wending. Kapitein Rijk Hagerop van de *Hollandia* zag zich plotseling tegenover een overmacht gesteld en koos het hazenpad.[71]
De *Jager* en *Vergulde Vrijheid*, aangevoerd door David de Laa en Nicolaas van den Genugten, vervolgden hun slavenreis naar Sint Eustatius, maar raakten daar opnieuw slaags met compagniepersoneel. Toen Johannes Meijer, de nieuwe fiscaal ter plaatse, namelijk polshoogte wilde nemen, werd zijn bark beschoten. Meijer bleef weliswaar ongedeerd, maar moest onverrichterzake terugkeren en kon zelfs niet verhinderen dat de smokkelaars later een deel van hun slaven openlijk op het eiland verkochten. Op de retourreis deden beide smokkelschepen een Engelse haven aan en vervolgden daarna ongehinderd hun reis naar Zeeland. De Amsterdamse bewindhebbers overwogen nog wel om de beide schippers in Engeland te laten arresteren, maar zagen hiervan af, omdat het volgens de advocaat van de Compagnie juridisch niet mogelijk was.[72]
Toen het nieuws in de Republiek bekend werd, veroorzaakte dat veel commotie. Woede in Holland en vreugde in Zeeland, want Van der Hoeven had volgens de Zeeuwen zijn verdiende loon gekregen.[73] Beide schippers verdedigden hun optreden, omdat zij meenden met zeerovers te maken te hebben gehad. De Compagnie ontkrachtte dit argument, maar wist de schippers desondanks niet voor het gerecht te dagen. Van den Genugten en De Laa werden later beloond door hun reders en traden vervolgens in dienst van de MCC.[74]
Hoewel de vijandigheden tussen de WIC en smokkelaars in de daaropvolgende jaren afnamen, vond er nog wel een gewapend treffen plaats, waarbij enkele doden vielen. In 1724 verloren drie opvarenden van het compagnieschip de *Rusthof* het leven, toen hun schip door de Zeeuwse lorrendraaiers *Braambosch* en *Westermeer* werd beschoten. De smokkelschepen hadden het vuur op het nietsvermoedende compagnieschip

70. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1719; NA, VWIS 261, Rekwest van de Heren Tien aan Staten-Generaal, 1719; NA, IvH 358, WIC aan Staten-Generaal betreffende het vijandelijk treffen tussen Zeeuwse lorrendraaiers en compagnieschepen; NA, WIC 104, Lijst van overleden compagniepersoneel, 31 december 1718.
71. NA, WIC 104, Lijst van geborgen scheepsvolk van de *Faam*, 27 december 1718; NA, NBKG 86, Journaal *Hollandia*, 26 december 1718; NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1719.
72. NA, WIC 1181, J. Meijer aan Heren Tien, 12 mei 1719; NA, WIC 374, Resoluties kamer Amsterdam, 6 juni 1719.
73. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 1730, 254.
74. IvH 358, WIC aan Staten-Generaal betreffende het vijandelijk treffen tussen Zeeuwse lorrendraaiers en compagnieschepen; GAVL, Sa 5574: Brasser, *Beschijvinge der stadt Vlissinge*, 620; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, bijlage V.

geopend om visitatie te voorkomen. Uit een onderschepte briefwisseling tussen de beide lorrendraaiers bleek later dat zij hun optreden, in navolging van De Laa en Van den Genugten, zouden rechtvaardigen met de verklaring dat zij het compagnieschip voor een zeerover hadden aangezien.[75] Beide lorrendraaiers wisten te ontkomen en zetten hun slavenreis naar het Caribische gebied voort.
In de achttiende eeuw vielen er dus veel doden en gewonden bij confrontaties tussen smokkel- en compagnieschepen. Naar schatting zijn daarbij zo'n 150 bemanningsleden van compagnieschepen bij gesneuveld. Hoe hoog het totaal aantal slachtoffers is geweest, kan echter wegens gebrek aan gegevens over het dodenaantal op lorrendraaiers niet precies worden vastgesteld. Slechts in enkele gevallen, zoals bij het eerdergenoemde treffen tussen de kruiser *Gouden Arent* en *Margariet* of het in 1713 gevoerde gevecht tussen de *Jacoba Galeij* en de Zeeuwse lorrendraaier *Jager*, zijn gegevens bewaard gebleven.[76]

Modus operandi
Wanneer de situatie ter zee onveilig werd geacht, door omstandigheden van oorlog, zeeroverij, of kruisende compagnieschepen, zeilden lorrendraaiers in 'compagnie en admiraalschap'. De slagkracht werd daarmee aanzienlijk vergroot en men had bovendien meer overzicht, want twee of meer schepen konden een ruimer gebied controleren. Deze tactiek, die zowel defensief als offensief van karakter was, was een veel beproefde werkwijze van commissievaarders. Zowel tijdens de Negenjarige Oorlog als de Spaanse Successieoorlog zeilden Zeeuwse kapers vaak in langdurige samenwerkingsverbanden uit en dat bleek menigmaal de sleutel tot succes.[77]
Ook in de smokkelhandel was deze modus operandi niet ongewoon, maar minder gebruikelijk dan in de kaapvaart. Toch werd deze tactiek aan het begin van de achttiende eeuw geregeld toegepast. Met name tijdens de Spaanse Successieoorlog, toen de Franse oorlogs- en kaperschepen een verhoogd risico vormden, zeilden lorrendraaiers op het Europese deel van het traject vaak in vlootverband. Desondanks vielen in die jaren ten minste 21 lorrendraaiers in vijandige handen. Zo raakten de twee Zeeuwse smokkelschepen *Dolphijn* en *Grote Amasone*, die samen voor een slavenreis op Angola waren uitgereed, onderweg slaags met een Frans oorlogsschip dat deel uitmaakte van het eskader van graaf De Chateauregnauld. Het laatste smokkelschip, dat met dertig stukken geschut was uitgerust, werd na een hevig gevecht ter hoogte van Finistere in de grond geschoten. De *Dolphijn* zag kans om te vluchten, omdat schipper Matthijs Bogaert zich tegen de afspraken in afzijdig had gehouden. Voor vertrek hadden de Middelburgse reders namelijk een contract tot wederzijdse hulp

75. NA, VWIS 721, Documenten betreffende de aanval van de *Braambosch* en *Westermeer* op het compagnieschip *Rusthof*, 1725.
76. NA, WIC 1294, C. Louw aan H. Haringh, 23 augustus 1713. Volgens berichten van de plaatselijke bevolking zouden er op de *Jager* drie of vier doden zijn gevallen.
77. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 163-168. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 43.

opgesteld en de schippers geïnstrueerd om in compagnie te varen, zonder 'dat evenwel tusschen haer een societeyt en gemeenschap van negotie geintroduceert is geweest'. Hermanus van de Putte, de boekhouder van de *Dolphijn* en partenreder van de *Grote Amasone*, werd in 1705 door de andere reders van het laatstgenoemde smokkelschip aangeklaagd, omdat schipper Bogaert zich niet aan de gemaakte afspraken had gehouden.[78]

Vaak zeilden de schepen in handelsvloten uit, die uit tien of meer schepen konden bestaan en die door oorlogsschepen werden begeleid. De lorrendraaier *Kleine Amasone* voer in oktober 1705 bijvoorbeeld in konvooi met twaalf andere schepen, waaronder zich enkele oorlogsbodems bevonden.[79] Soms kwam het zelfs voor dat schepen van de WIC samen met lorrendraaiers uitzeilden. Zo liep op 6 januari 1707 het Zeeuwse compagnieschip *Duijnenburg* in compagnie uit met de lorrendraaiers *Herstel van Zeeland* en de *Jonge Willem*. Nadat zij in de Engelse havenstad Portsmouth waren gearriveerd, scheidden hun wegen.[80]

Niet alleen het eerste, maar ook het laatste deel van de reis werd tijdens de oorlog gevaarlijk geacht. Daarom zeilden veel schepen om Schotland heen en dat was met name voor Hollandse schepen een goed alternatief. De retournerende Zeeuwse koopvaardijschepen verkozen in de regel voor het vlootverband, eventueel gekonvooieerd door marineschepen. In dat geval wachtten de schepen in Engelse havensteden op elkaar en vervolgden dan samen de thuisreis. In juli 1703 zeilden bijvoorbeeld drie smokkelschepen, die van de Goudkust en Senegal afkomstig waren, samen van Engeland naar de Republiek. Net voor de Nederlandse kust scheidde het Rotterdamse smokkelschip de *Arcke Noach* zich van de twee Zeeuwse lorrendraaiers de *Hoop* en *Andrinna*.[81]

Na de Spaanse Successieoorlog werd deze handelswijze door een deel van de lorrendraaiers voortgezet, maar in tegenstelling tot tijdens de oorlogsjaren, lag het accent ditmaal op het Afrikaanse deel van het traject. Vaak waren de gezagvoerders voormalige kaperkapiteins, zoals Jochem Gommerts en Cornelis Gerrits die voor dezelfde boekhouder werkten en samen handeldreven.[82]

Deze samenwerkingstactiek bleek zeer doeltreffend te zijn, want geen enkel smokkelschip werd door de WIC opgebracht. Veelal lieten compagnieschepen hen ongemoeid en wanneer het wel tot een treffen kwam, moesten kruisers het onderspit delven. Lorrendraaiers zeilden niet alleen paarsgewijs, maar ook in grotere verbanden. In het voorgaande zagen we reeds dat de *Faam* bij aankomst op de West-Afrikaanse kust geconfronteerd werd met een overmacht van drie smokkelschepen. In november 1716 berichtten de Zeeuwse bewindhebbers dat vijf zwaarbewapende smokkelschepen in

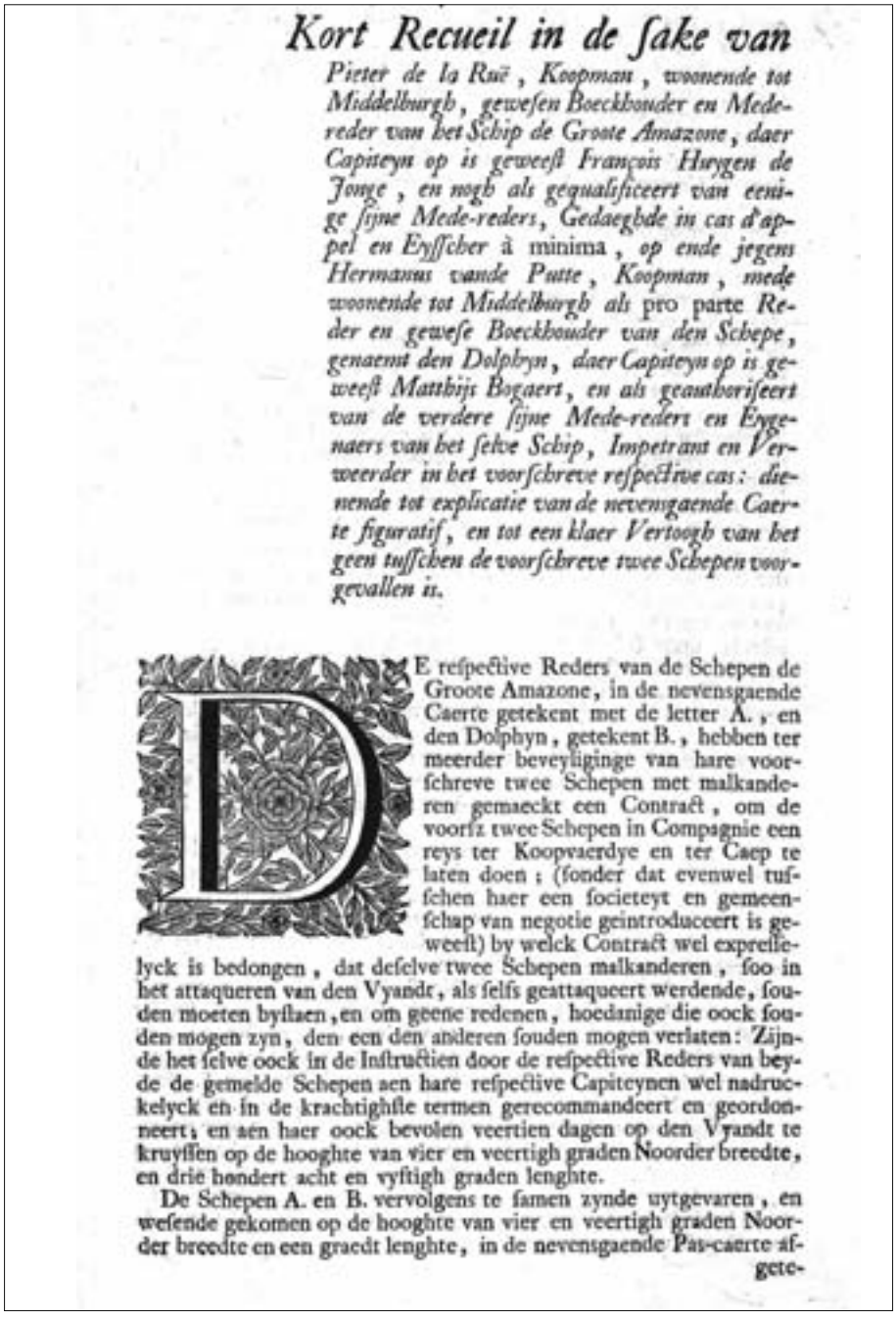
78. AC, 31 oktober 1702; OHC, 31 oktober 1702; ZA, VGA 33, stuk betreffende het geschil tussen Pieter de la Rue en Hermanus van de Putte, inzake de *Dolphijn* en *Grote Amasone*, 1705.

79. OHC, 6 oktober 1705.

80. NA, CA 944, Dagregister P. Nuijts, 26 maart 1707.

81. OLC, 23 juli 1703; OHC, 24 juli 1703.

82. NA, AA 2538, Resoluties admiraliteit Zeeland, 30 september 1713.



Kort Recueil in de ſake van

Pieter de la Ruë, Koopman, woonende tot Middelburgh, geweſen Boeckhouder en Mede-reder van het Schip de Groote Amazone, daer Capiteyn op is geweeſt François Huygen de Jonge, en nogh als gequalificeert van eenige ſijne Mede-reders, Gedaeghde in cas d'appel en Eyſſcher à minima, *op ende jegens Hermanus vande Putte, Koopman, mede woonende tot Middelburgh als* pro parte *Reder en geweſe Boeckhouder van den Schepe, genaemt den Dolphyn, daer Capiteyn op is geweeſt Matthijs Bogaert, en als geauthoriſeert van de verdere ſijne Mede-reders en Eygenaers van het ſelve Schip, Impetrant en Verweerder in het voorſchreve reſpective cas: dienende tot explicatie van de nevensgaende Caerte figuratif, en tot een klaer Vertoogh van het geen tuſſchen de voorſchreve twee Schepen voorgevallen is.*

DE reſpective Reders van de Schepen de Groote Amazone, in de nevensgaende Caerte getekent met de letter A., en den Dolphyn, getekent B., hebben ter meerder beveyliginge van hare voorſchreve twee Schepen met malkanderen gemaeckt een Contract, om de voorſz twee Schepen in Compagnie een reys ter Koopvaerdye en ter Caep te laten doen; (ſonder dat evenwel tuſſchen haer een ſocieteyt en gemeenſchap van negotie geintroduceert is geweeſt) by welck Contract wel expreſſelyck is bedongen, dat deſelve twee Schepen malkanderen, ſoo in het attaqueren van den Vyandt, als ſelfs geattaqueert werdende, ſouden moeten byſtaen, en om geene redenen, hoedanige die oock ſouden mogen zyn, den een den anderen ſouden mogen verlaten: Zijnde het ſelve oock in de Inſtructien door de reſpective Reders van beyde de gemelde Schepen aen hare reſpective Capiteynen wel nadruckelyck en in de krachtighſte termen gerecommandeert en geordonneert, en aen haer oock bevolen veertien dagen op den Vyandt te kruyſſen op de hooghte van vier en veertigh graden Noorder breedte, en drie hondert acht en vyftigh graden lenghte.

De Schepen A. en B. vervolgens te ſamen zynde uytgevaren, en weſende gekomen op de hooghte van vier en veertigh graden Noorder breedte en een graedt lenghte, in de nevensgaende Pas-caerte afgete-

Eerste bladzijde van het dossier betreffende de *Grote Amasone* en *Dolphijn*. Deze twee lorrendraaiers vertrokken in augustus 1702 vanuit Middelburg 'in Compagnie ter Koopvaerdye en ter Caep' voor een illegale goederen- en slavenreis op West-Afrika. (Zeeuws Archief)

Vlissingen en Middelburg werden uitgereed, die gezamenlijk zouden opereren. De schippers waren geïnstrueerd om de kruisers van de Compagnie 'alle schade en ongemakken toe te brengen'.[83]

Instructiebrieven

Gedrukte artikelbrieven, zoals we die van de VOC en WIC kennen en waarin de betreffende bemanning zich na ondertekening van het document conformeerde aan de richtlijnen van de Compagnie, zijn slechts bij enkele lorrendraaiers aangetroffen.[84] Daarentegen doken wel twintig handgeschreven instructiebrieven tussen de processtukken van opgebrachte smokkelschepen op. Het was gebruikelijk dat schippers bij vertrek een instructiebrief van de boekhouder meekregen waarin instructies en adviezen werden gegeven. Deze documenten bevatten veel waardevolle informatie en geven niet alleen een goed inzicht in de gevolgde route en de wijze van handeldrijven, maar maken ook veel duidelijk over de maatregelen die genomen werden om uit handen van de Compagnie te blijven en de handelswijze die bij aankomst in de Republiek moest worden gevolgd. Alle aangetroffen instructiebrieven zijn puntsgewijs opgesteld en beginnen met een aantal richtlijnen omtrent de algemene omgangsvormen en de dagelijkse godsdienstoefeningen volgens christelijk gebruik. Daarna wordt de gezagsstructuur uiteengezet en opvolging bepaald na het overlijden van schipper of stuurman. Vervolgens gaat men over tot het doel van de reis en wordt nauwkeurig aangegeven welke Afrikaanse kustgebieden bezocht of vermeden moesten worden. De bespreking daarvan zal in het volgende hoofdstuk aan de orde komen. De verbodsbepalingen voor bepaalde kuststreken werden opgesteld na een risicoanalyse van de aanwezigheid van bijvoorbeeld compagnieschepen. In de instructiebrieven werd daar voortdurend voor gewaarschuwd. Zo moest schipper Jan Bokhoorn ervoor zorgdragen niet onverhoeds door compagnieschepen overvallen te worden en mocht zijn collega Pieter Thebeu niet zuidelijker dan Cabo Appolonia komen, omdat daar compagnieschepen kruisten.[85]

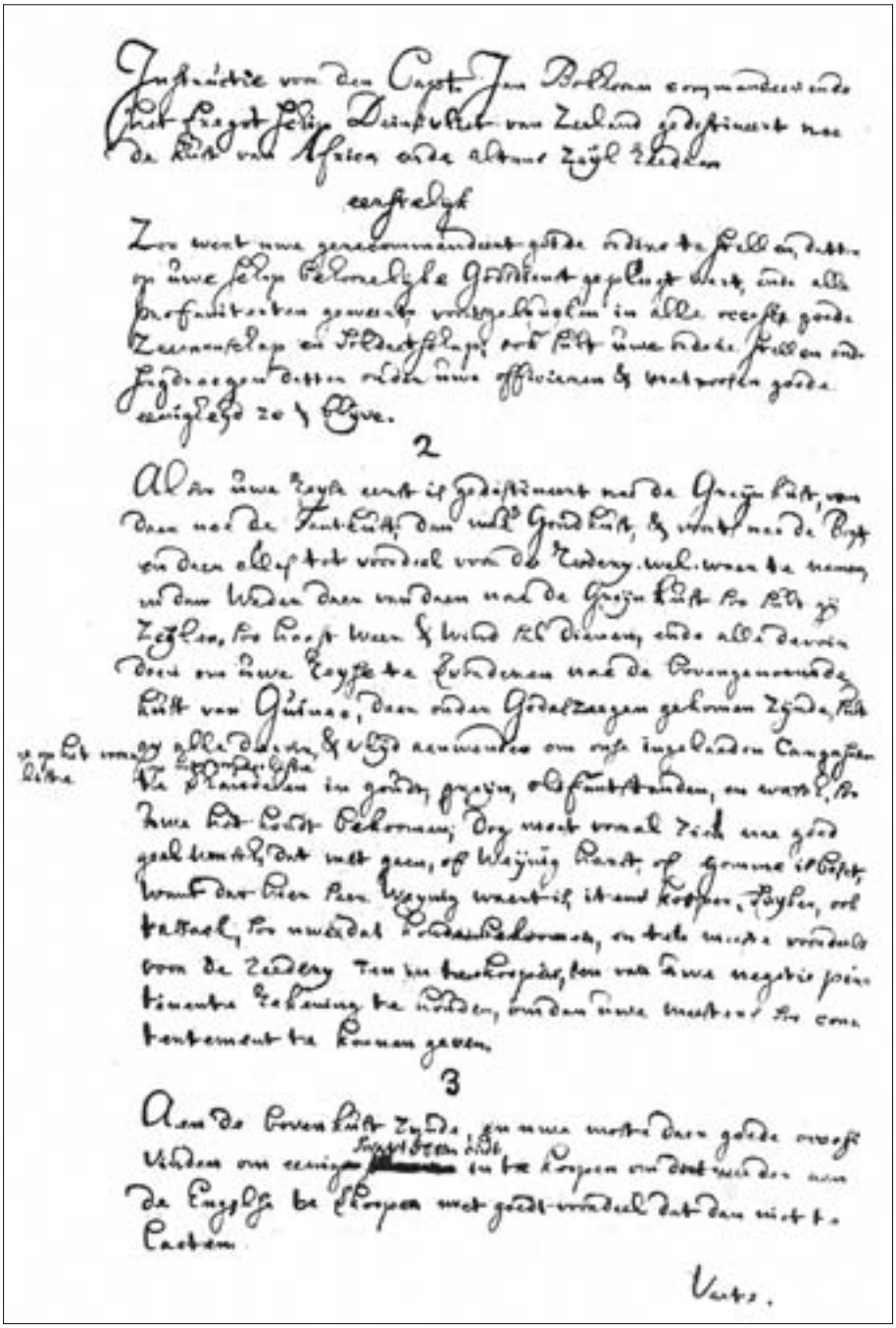
Ook werd gewaarschuwd voor overvallen of berovingen door de plaatselijke bevolking en moesten schippers op hun qui-vive zijn voor zeerovers en Barbarijse kapers, want ondanks de gesloten vrede mocht men 'de Turken niet vertrouwen'. Zo moest de schipper van de *Jonge David Galeij* bij iedere nieuwe baai of rivier twee of drie bemanningsleden met de boot vooruit sturen die het betreffende gebied op 'onraat off eenige roovers' moesten verkennen.[86] De instructiebrieven maanden de schippers ook tot voorzichtigheid met betrekking tot Franse en Engelse schepen. Dat konden per slot van rekening 'vermomde' compagnieschepen zijn en daarnaast hadden de

83. NA, WIC 371, Resoluties kamer Amsterdam, 10 november 1716.

84. NA, NBKG 248 en 255, Artikelbrieven *Carolus Secundus*, 1700 en *Swarte Arent Galeij*, 1713; ZA, MCC 1350, Artikelbrief *Winchester Galeij*, 1723.

85. NA, NBKG 260 en 261, Instructiebrieven *Deinsvliet* en *Jonge Elsenboom*, 1714.

86. NA, NBKG 253, 260 en 263, Instructiebrieven *Aletta Galeij, Deinsvliet* en *Jonge David Galeij*, 1713-1718.



Instructiebrief voor Jan Bokhoorn, schipper van de opgebrachte lorrendraaier *Deinsvliet*, 1714. (Nationaal Archief)

Fransen blijk gegeven geen concurrenten op de kust van Senegal te dulden. In 1700 hadden ze bijvoorbeeld drie lorrendraaiers uit de Republiek opgebracht en ondanks inspanningen van Coenraad van Heemskerck, de Nederlandse gezant te Parijs, werden die later niet vrijgegeven.[87] In maart 1718 voerden Franse oorlogsbodems een vergelijkbare actie uit en werden drie Nederlandse en vijf Engelse schepen van de Senegalese kust verdreven, waarvan er later twee werden opgebracht.[88]
De instructiebrieven geven ook een goed inzicht in het relatienetwerk van reders, want dikwijls werden namen van correspondenten in het buitenland vermeld tot wie de schipper zich kon wenden. Deze correspondenten waren zaken- of familierelaties van de boekhouder en via hen verliep de correspondentie tussen de schipper en reders. In de instructiebrief voor Claas Wendt, schipper van de *Carolus Secundus*, stonden bijvoorbeeld namen van kooplieden in Lissabon, Veracruz en Hamburg tot wie hij zich bij aankomst moest wenden. De schipper van de *Ruijter* moest, in geval dat hij een Engelse havenstad zou binnenlopen, zich daar tot de volgende personen vervoegen: op het eiland Wight was dat een zekere Nieuwland, in Plymouth John Neell, in Salmouth Peter Hill en in Dartmouth Willem Gentet. Eventuele financiële zaken werden door Henry Bustijn in Londen afgehandeld.[89] Ook in andere instructiebrieven worden Europese steden met residerende correspondenten genoemd. De vermelde Hollandse correspondenten, zoals Lambert Reijerse en Pieter Baelde, traden daarbij voor meerdere boekhouders op.[90]
Naast zakenrelaties in Europa hadden Zeeuwse lorrendraaiers ook handelscontacten binnen het octrooigebied van de WIC. Op het eiland São Tomé, dat onder Portugees bestuur viel, woonde bijvoorbeeld Nicolaus Quylsyn, die de belangen behartigde van meerdere Zeeuwse smokkelaars en zelf belangen had in de uitreding van de *St. Joseph Galeij.* Deze lorrendraaier werd in 1716 te Elmina opgebracht en uit de processtukken blijkt dat hij voor een zestiende part in de scheepslading participeerde. Volgens de instructiebrief zou Quylsyn het smokkelschip van Portugese passen voorzien, waarna de slavenhaler zijn reis kon vervolgen.[91] Ook andere bronnen vermelden handelscontacten tussen lorrendraaiers en inwoners van São Tomé. In 1699 schreef de Engelse schipper Jan Grassilie, dat een ‘Zeeuwse lorrendraaijer van 16 stukken en 40 man’ zijn handelswaar, die hij op de Ivoor- en Goudkust had ingekocht, op het

87. NA, GCvH, 454, 456 en 457, Stukken betreffende de beslagname van Nederlandse schepen; GAA, Not 6201-130; Prevost, *Historische Beschryving*, III, 408-409; Munford, *The Black Ordeal of Slavery*, I, 186-188. Dat waren het Amsterdamse schip *Vergulde Fortuijn* en de twee Vlissingse schepen *St. Anna* en *Pieter en Jan* die door het Franse compagnieschip *Princes* werden opgebracht.
88. AC, 30 juni 1718. Zie hoofdstuk 4.
89. NA, NBKG 248, 253 en 260, Instructiebrieven van de *Carolus Secundus*, *Ruijte* en *Deinsvliet*, 1700-1714.
90. NA, NBKG 252 en 253, Instructiebrieven *Gouden Draak, Aletta Galeij* en de *Ruijter,* 1711-1714; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 35.
91. NA, NBKG 260, Processtukken *St. Joseph Galeij*, 1716.

eiland in bewaring gaf.[92] In 1717 sloten de boekhouders van de smokkelschepen *Herstelde Leeuw* en *Kleijne Hoop* een overeenkomst waarin was vastgelegd dat de schipper van het laatst genoemde schip de ingehandelde goederen van de *Herstelde Leeuw,* die op São Tomé in bewaring waren gegeven, zouden worden afgehaald. Door het overlijden van de schipper had de bemanning namelijk geen kans gezien deze op te halen. Dit soort contacten waren de Compagnie niet onbekend. Zo schreef directeur-generaal Butler in 1718 dat 'de correspondenten van de Zeeuwsche rheederijen op het gemelde eijland' koopmanschappen leverden aan Portugese schepen.[93]
Ook op de Canarische Eilanden, die buiten het octrooigebied van de WIC vielen, hadden reders van smokkelschepen handelscontacten. Zo moest Daniël Sanders, alvorens met zijn fregat de *Koning van Pruijssen* naar de kust van Senegal af te reizen, zich eerst tot enkele kooplieden op Gran Canaria adresseren, waar hij informatie moest inwinnen.[94]
In sommige brieven worden ook andere lorrendraaiers genoemd die op dat moment op de West-Afrikaanse kust handeldreven. Jacob Sluijters, boekhouder van het *Herstel van Africa*, instrueerde zijn schipper om naar de *Gouden Appel* van boekhouder Hermanus Christiaense en de *Onbekende* van Pieter de la Rue uit te kijken. Omdat de laatste ook partenreder was van het schip van Sluijters, rijst het vermoeden dat de drie Middelburgse boekhouders belangen hadden in de afzonderlijke drie lorrendraaiers. Vergelijkbare instructies vinden we bij het smokkelschepen *Juffrouw Catharina* en de *Koning van Pruijssen*. De schipper van het eerste vaartuig moest naar de *Herstelde Leeuw* uitkijken en Daniël Sanders naar de *Ruijter* en het schip van Jan de Gester.[95]
Naast richtlijnen voor de heenreis, handel en veiligheid, bevatten de brieven ook aanwijzingen voor de retourreis. Zodra lorrendraaiers de kustwateren van de Republiek naderden, was verscherpte waakzaamheid geboden. Leendert Lodder, schipper van de *Rusteloze Galeij*, mocht bijvoorbeeld geen enkele Hollandse haven in lopen en in het onvermijdelijke geval dat hij dat toch moest doen, mocht hij zichzelf noch het schip bekendmaken en moest hij zich voor een ander uitgeven. Daarna moest hij zijn reis naar Zeeland zo spoedig mogelijk voortzetten.[96]
Waren de schepen eenmaal in Zeeland gearriveerd, dan moesten de schippers een speciaal herkenningssein geven. Dit inkomende sein verschilde per schip. Hendrik Kievit moest bijvoorbeeld de prinsenvlag van de grote steng laten waaien en vier schoten

92. Prevost, *Historische Beschryving*, VI, 187.
93. GASD, RAZE 4098-36, Notariële akte gesloten tussen Adriaan Hijgeret, boekhouder van de *Herstelde Leeuw* en Gillis Boom van de *Kleijne Hoop*. Voor het aanbrengen van de goederen betaalde Hijgeret één stuiver voor elke pond ivoor en twee procent voor de waarde van het goud. NA, WIC 103, W. Butler aan Heren Tien, 28 maart 1718.
94. NA, AVB 235 en NA, SG 5775, Instructiebrief *Koning van Pruijssen*, 1715. De kooplieden waren Gerrit Grashuysen, Don Piedro de Pros en Hendrik de Roo.
95. NA, NBKG 257 en 262, Instructiebrieven *Juffrouw Catharina* en *Herstel van Africa*, 1714-1717.
96. NA, NBKG 257, Instructiebrief *Rusteloze Galeij*, 1714.

aan bakboordzijde lossen. Jan Bokhoorn diende de wimpel aan de fokkenmast uit te hangen en drie saluutschoten aan bakboord- en één aan stuurboordzijde te geven. Weer anderen moesten buitenlandse vlaggen laten waaien.[97]

Overige scheepspapieren

Om smokkelschepen een zekere bescherming te bieden, waren zij, naast geschut, ook van diverse documenten, zoals paspoorten en zeebrieven, voorzien. Tussen de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers werden tientallen van dit soort passen aangetroffen. Om een indruk te geven: er doken 70 gedrukte of geschreven paspoorten en ruim twintig Nederlandse of Franstalige zeebrieven op, die voor 25 verschillende smokkelschepen waren uitgegeven. Bovendien werd bij één opgebrachte lorrendraaier een originele commissiebrief gevonden.[98]

Bij enkele opgebrachte lorrendraaiers ontbraken deze documenten. Uit de processtukken blijkt dat de meeste schippers ze oorspronkelijk wel in hun bezit hebben gehad, maar dat die later verloren zijn gegaan. Andere schippers verklaarden dat zij geen passen van de boekhouder hadden ontvangen, of zij hadden die, vlak voordat het schip werd genomen, overboord gegooid.[99]

De genoemde paspoorten dienden voor uiteenlopende zaken en werden zowel tijdens de Spaanse Successieoorlog als in de daaropvolgende jaren gebruikt. Sommige waren officiële bewijsstukken dat bepaalde belastingen waren betaald. Andere verleenden een vrije doorvaart of boden, in naam van een vreemde mogendheid, de lorrendraaiers een zekere bescherming tegen de WIC. Naast informatie over de schepen en lading geven de stukken inzicht in de gebruikte methoden van reders om het octrooi te ontduiken. Bovendien zal blijken dat de paspoortverleners, veelal de Zeeuwse admiraliteit, goed op de hoogte waren van het illegale karakter van de reis.

De genoemde zeebrieven werden, in naam van de Staten-Generaal, door de admiraliteit afgegeven en waren zowel in het Nederlands als in het Frans opgesteld. Daarin werd verklaard dat het betreffende schip uit de Republiek afkomstig was en dat geen vijanden van de staat bij de uitreding betrokken waren. De zeebrieven waren noodzakelijk om bijvoorbeeld buitenlandse passen aan te vragen die een reisvergunning verleenden naar of door vijandig gebied.[100]

De gedrukte zeebrieven werden blanco aan de admiraliteiten verstrekt en waren onge-

97. NA, NBKG 257, 260 en 263, Instructiebrieven *Juffrouw Catharina*, *Deinsvliet* en *Jonge David Galeij*, 1714-1718; NA, SG 5775 en NA, AVB 235, Instructiebrief *Koning van Pruijssen*, 1715.

98. NA, NBKG 249-266, Processtukken van opgebrachte smokkelschepen. Twee geschreven paspoorten waren Turkse passen voor de *Ruijter* en *Anna Catharina*. De overige passen waren handgeschreven kopieën, NA, SG 5776 de *Witte Moor* en *Drij Marries*; NA, NBKG 257, de *Rusteloze Galeij*. KITLV, HS 450 en NA, SG 5775, Stukken betreffende de *Koning van Pruijssen*; NA, NBKG 250, Commissiebrief van de *Schorenburg*, 1707.

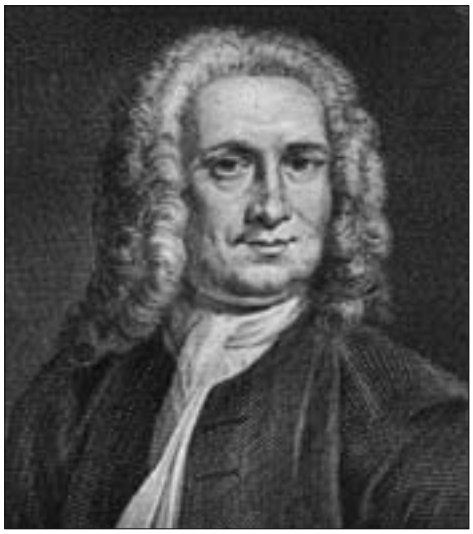
99. NA, NBKG 250-255, Processtukken *Jonge Willem*, *Kleine Amasone* en *Jonge Jan en Jacob*, 1707-1714.

100. NA, AA 2538, Resoluties admiraliteit Zeeland, 20 juni 1713.

Zeebrief voor de opgebrachte lorrendraaier *Oranjeboom*, 1714. (Nationaal Archief)

dateerd ondertekend door François Fagel, de griffier van de Staten-Generaal.[101] Vervolgens werden de namen van de stad, schip en schipper ingevuld, alsmede het laadvermogen van het vaartuig. Daarna werden ze door de verantwoordelijke wetsdienaar, meestal de burgemeester van de desbetreffende stad, van datum en onderschift voorzien.

101. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, III, 'Electie, Fagel tot Praesident in den Hoogen Raaden, 30 juni 1677, 67; Fockema Andreae en Hardenberg, *500 jaren Staten-Generaal in de Nederlanden*, 99 en 108. François Fagel vervulde van 1690 tot 1744 het ambt van griffier.



François Fagel (1659-1746) was vanaf 1690 tot aan zijn dood griffier van de Staten-Generaal. Kopergravure van Jacobus Houbraken. (Particuliere collectie)

Monogram van de Zeeuwse admiraliteit op voorgedrukte formulieren voor de afdracht van belastingen. (Nationaal Archief)

De fiscale wetgeving voor de scheepvaart

Hoewel een volledige uiteenzetting van het achttiende-eeuwse vergunning- en belastingsysteem voor de scheepvaart buiten bestek van dit boek valt, is een korte uitleg op zijn plaats om het geheel van handelspassen inzichtelijk te maken.

Aan het begin van de achttiende eeuw bestonden de fiscale rechten uit meerdere soorten heffingen die in het leven waren geroepen ter beveiliging van de koopvaardij en visserij en ter bekostiging en onderhoud van de vloot. Voor sommige handelsproducten dienden de passen tevens als maatregel om de eigen handel en nijverheid te beschermen.[102] De twee belangrijkste heffingen waren de convooien en licenten, een ingewikkeld belastingsysteem op vrijwel alle handelsproducten, en het lastgeld van schepen.[103] Deze belastingplicht bestond overigens alleen voor de particuliere koopvaardij. De VOC en WIC waren daarvan geheel of gedeeltelijk vrijgesteld. De fiscale positie van de WIC, vastgelegd in artikel X van het octrooi van 3 juni 1621, gaf

102. Van Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 506-516; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 284-293; Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen', 43-46.

103. Andere handelsbelastingen waren onder andere de 'Derde Verhoging, Veilgeld en de Orizontsche Tol'. Deze additionele heffingen dienden eveneens ter beveiliging van de handelsvloot ter zee. De eerste twee aanslagen werden op de passen voor de convooien en licenten bijgeschreven en werden veelvuldig tussen de processtukken van opgebrachte smokkelschepen aangetroffen. De Orizontsche Tol had alleen betrekking op schepen die door de Sont voeren.

haar de eerste acht jaar volkomen vrijstelling van de convooi- en licentgelden. Daarna zou zij nooit meer betalen dan het toen geldende tarief, dat sedert 1609 vrij laag was.[104]

Door de vele plakkaten was de toepassing van de wetgeving aan het einde van de zeventiende eeuw erg ingewikkeld en onoverzichtelijk geworden, met als gevolg dat reders de heffingen op grote schaal ontdoken.[105] Bovendien was de financiële positie van de Generaliteit en de admiraliteiten door de oorlogen in een uiterst deplorabele toestand geraakt wat het noodzakelijk maakte snel maatregelen te treffen. Daarom werd er gestart met een herziening van het belastingsysteem, maar de totstandkoming daarvan zou ruim twintig jaar op zich laten wachten. Vooral het Zeeuwse gewest heeft zich tot het uiterste verzet en alle mogelijkheden aangegrepen om de nieuwe wetgeving te verhinderen. Zij waren bang dat de Zeeuwse admiraliteit, waar de meeste belastingen werden geïnd, door buitenstaanders zou worden gecontroleerd, wat als een aantasting van de Zeeuwse autonomie werd gezien. De inrichting van de Zeeuwse admiraliteit week namelijk af van de vier andere admiraliteitscolleges, waar ongeveer de helft van de leden afkomstig was uit het admiraliteitsgewest. Daarentegen telde de Zeeuwse admiraliteit, na het overlijden van Willem III in maart 1702, negen leden, waarvan er zes uit het Zeeland afkomstig waren. Amsterdam en het gewest Utrecht namen elk één post in, de laatste zetel werd om de zeven jaar beurtelings bezet door Dordrecht, Delft of Rotterdam. In het Zeeuwse admiraliteitscollege zat dus een meerderheid van gedeputeerden van de Staten van Zeeland. Een ander verschil was de benoeming van de leden. De admiraliteiten waren generaliteitscolleges waarvan de leden op voordracht van de gewestelijke Staten door de Staten-Generaal werden aangesteld. De Zeeuwse admiraliteit vormde daarop een uitzondering, want daar was al in de zestiende eeuw bepaald dat de gecommitteerde raden van de Staten van Zeeland tevens als admiraliteitsraad werden aangesteld. In de laatste hoedanigheid legden zij dan de eed af aan de Staten-Generaal en ze werden geacht deze functies bij de uitoefening gescheiden te houden. De gecommitteerde raden in Zeeland werden echter niet door de Staten-Generaal benoemd en daardoor was de gewestelijke invloed op de Zeeuwse admiraliteit, vergeleken met de andere colleges, een stuk groter. Een van de controlemaatregelen van de nieuwe belastingwetgeving was nu juist het plaatsnemen van buitenstaanders in de admiraliteiten om op de juiste wetstoepassing toe te zien en te voorkomen dat ingezetenen van het gewest zouden worden voorgetrokken.[106] Ondanks de felle protesten en obstructie van Zeeland zouden de herziene belastingvoorschriften toch tot stand komen en dit 'Generaal-Plakkaat van 31 juli 1725 op de Convooien en Licenten en het Lastgeld op de schepen' zou gedurende de rest van de achttiende eeuw in grote lijnen in stand blijven.

104. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, I, 'Octroy aan de Westindische Compagnie', 3 juni 1621, 568-9; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 104.

105. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 70-71.

106. Van der Poel, *Particularisme van Zeeland*, 70-83; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 257-8. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 121-125.

De convooien en licenten

De convooien en licenten vormden de hoofdbelasting van de koophandel en schepen werden bij zowel de in- als uitvoer van goederen daarvoor aangeslagen. Deze handelsbelasting had alleen betrekking op de lading en een reder kreeg pas toestemming om te laden of te lossen na verificatie van zijn aangifte en betaling van het recht. Bij de aangifte werden zowel de namen van de eigenaar, vervoerders en schepen vermeld alsmede de plaats van herkomst en bestemming. Uiteraard volgde ook een nauwgezette opgave van de goederen. Bij het lossen ontving de eigenaar het zogenaamde 'loscedul' en tevens een kwitantie. Omdat de aangifte de grondslag vormde voor de heffing, was het indienen van een frauduleuze aangifte strafbaar en werd de overtreder bestraft met confiscatie van de goederen.[107] Het paspoort had dus een dubbele rol. Het veroorloofde de lading en het diende daarnaast als geleidebiljet bij het transport van de goederen. Daarom waren de belastingfunctionarissen verplicht na controle het paspoort terug te geven en werden veel van dergelijke passen op de opgebrachte lorrendraaiers aangetroffen. De aan- en afgifte van de stukken vond plaats bij de admiraliteit, of in het geval dat er geen college op de betreffende plaats gevestigd was, door een bevoegde convooimeester of andere functionaris. De ingekomen gelden werden vervolgens gestort bij de ontvanger-generaal van het admiraliteitscollege waaronder zij ressorteerden.[108]

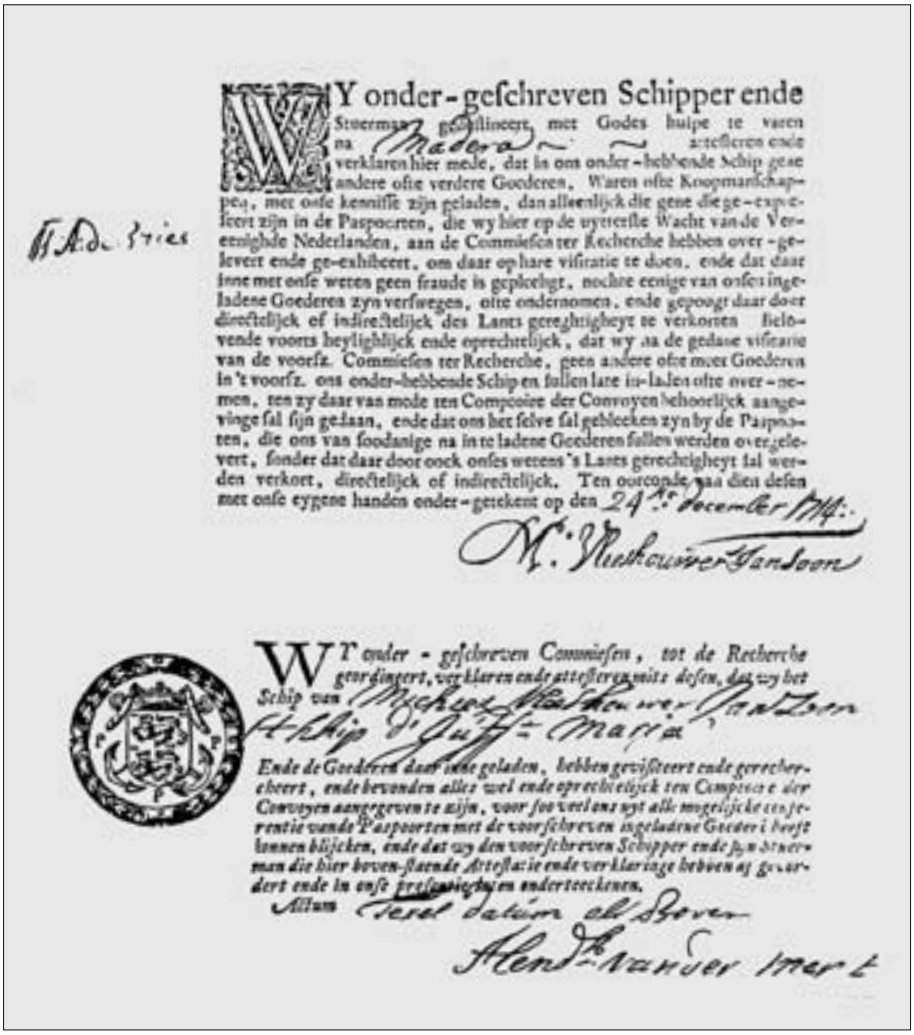
Controle op de naleving daarvan vond door speciaal aangestelde functionarissen plaats en deze 'Commiesen tot de Recherche' doorzochten de zeilree liggende schepen en controleerden de aangiftebiljetten op de juistheid daarvan. Slechts twee van dergelijke passen zijn tussen de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers aangetroffen en opmerkelijk genoeg behoorden beide aan Amsterdamse smokkelschepen toe. Volgens de passen hadden de verantwoordelijke schippers naar eer en geweten gehandeld en na vaststelling daarvan had de controleur voor akkoord getekend.[109]

Voor sommige producten werden speciale handelspassen verlangd. Buskruitvervoer en transport van vuurwapens waren bijvoorbeeld ten tijde van de Spaanse Successieoorlog en in de daaropvolgende jaren alleen toegestaan na goedkeuring en afgifte van paspoorten van de Staten-Generaal. Bovendien moesten de reders een borg storten en mocht het vervoer in oorlogstijd alleen op goed bewapende en bemande schepen plaatsvinden. Deze maatregelen waren ook vereist voor het transport van salpeter en graan en daarmee hoopten de autoriteiten dat de lading niet in handen zou vallen van de vijand. De hoogte van de borgstelling werd bepaald door de prijs en kwantiteit van de lading en was voor buskruit en vuurwapens tweemaal de waarde van de vervoerde militaire producten. Restitutie van de borgtocht vond plaats, nadat

107. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 110-122.

108. Becht, *Statistische gegevens*, 127.

109. NA, NBKG 253 en 258, Passen van *Aletta Galeij* en *Juffrouw Maria*, 1713-1714; GAA, Zeebrieven 1 november 1713 en 6 december 1714.



WY onder-geſchreven Schipper ende Stuerman gecommitteert, met Godes hulpe te varen na Madera ~ ~ attesteren ende verklaren hier mede, dat in ons onder-hebbende Schip geene andere ofte verdere Goederen, Waren ofte Koopmanſchappeyen, met onſe kennisſe zijn geladen, dan alleenlijck die gene die ge-expedieert zijn in de Paspoorten, die wy hier op de uytterſte Wacht van de Vereenighde Nederlanden, aan de Commieſen ter Recherche hebben over-geleevert ende ge-exhibeert, om daar op hare viſitatie te doen, ende dat daar inne met onſe weten geen fraude is gepleeght, noch te eenige van onſen ingeladene Goederen zyn verſwegen, ofte ondernomen, ende gepoogt daar door directelijck of indirectelijck des Lants gerechtigheyt te verkorten. Belovende voorts heylighlijck ende oprechtelijck, dat wy na de gedane viſitatie van de voorſz. Commieſen ter Recherche, geen andere ofte meer Goederen in 't voorſz. ons onder-hebbende Schip en ſullen laten in-laden ofte over-nemen, ten zy daar van mede ten Compooire der Convoyen behoorlijck aangevinge ſal zijn gedaan, ende dat ons het ſelve ſal gebleeken zyn by de Paspoorten, die ons van ſoodanige na in te ladene Goederen ſullen werden overgeleevert, ſonder dat daar door oock onſes weetens 's Lants gerechtigheyt ſal werden verkort, directelijck of indirectelijck. Ten oorconde van dien deſen met onſe eygene handen onder-geteekent op den 24ſten December 1714.

M. Vlerkouwer Janſoon

WY onder-geſchreven Commieſen, tot de Recherche gecommitteert, verklaren ende attesteren mits deſen, dat wy het Schip van Michiel Vlerkouwer Janſoon

't Schip d'Vuffr. Maria

Ende de Goederen daar inne geladen, hebben geviſiteert ende gerechercheert, ende bevonden alles wel ende oprechtelijck ten Compoore der Convoyen aangegeven te zijn, voor ſoo veel ons uyt alle mogelijcke conſerentie van de Paspoorten met de voorſchreven ingeladene Goederen heeft konnen blijcken, ende dat wy den voorſchreven Schipper ende Stuerman die hier boven-ſtaende Atteſtatie ende verklaringe hebben ſien geteekent ende in onſe preſentie hebben ondertekenen.

Actum Texel datum als boven

Hend. Vlerkouwer Mz.

Visitatiepas voor de opgebrachte lorrendraaier *Juffrouw Maria*, 1714. (Nationaal Archief)

twee scheepsofficieren onder ede hadden verklaard dat de lading niet aan vijandige staten waren verkocht.[110]

Teneinde zoveel mogelijk handel tot zich te trekken, traden de admiraliteiten coulant op en werden de belastingen niet al te nauwgezet geïnd. Het aantal gevallen van frau-

110. NA, AA 2523-2546: Resoluties admiraliteit Zeeland; ZA, DIB 57, Register der borgtochten 1708-1719; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 42.

de was dientengevolge hoog. Volgens een schatting lag die boven de dertig procent.[111] Een veel voorkomende vorm van belastingontduiking was een te lage opgave van de lading. Zo bleek uit de cargalijst van de opgebrachte lorrendraaier *Zeeuwse Galeij* dat het 'cargasoen' vele malen groter was dan was verantwoord. Volgens de passen vervoerde het schip 2.250 pond ijzeren staven, maar in werkelijkheid bleek dat 69.036 pond te zijn. Ook voor andere koopmanschappen gaf boekhouder Paulus Vink, wiens naam op de biljetten werd vermeld, te weinig aan. Zo accordeerde de Zeeuwse admiraliteit de uitvoer van 5.000 pond buskruit, maar werd ruim 33.000 pond geëxporteerd. Daarvan was 30.000 pond bestemd voor handelswaar en diende de resterende drieduizend pond voor eigen gebruik. Vergelijkbare malversaties treffen we onder andere bij de *Schorenburg* en *Deinsvliet* aan. Bij de eerste lorrendraaier werden slechts 400 van de 1.400 ijzeren staven ijzer en 3.000 van de 12.000 pond buskruit opgegeven. Bij de borgstelling van de *Deinsvliet* stelde Michiel de Bree zich garant voor de uitvoer en handel van 5.000 pond buskruit en 600 vuurwapens naar Afrika. Toen het schip in juni 1715 op smokkelhandel werd betrapt, werden maar liefst 1700 vuurwapens aangetroffen. Ook bij andere opgebrachte smokkelschepen werden grote discrepanties tussen aangifte en verscheepte goederen aangetroffen.[112]
Naast inzicht in goederentransport en belastingontduiking geven de aangetroffen handelspassen tevens een indruk van het open karakter van de smokkelhandel. Bij vijf opgebrachte Zeeuwse lorrendraaiers werden kwitanties voor geïnde belastingen aangetroffen waarop de kust van Afrika als bestemming was vermeld.[113] Hieruit bleek dat de Zeeuwse autoriteiten goed op de hoogte waren van het reisdoel. Opmerkelijk was dat, op één uitzondering na, alle overige handelspassen van dezelfde smokkelschepen andere bestemmingen vermeldden.[114] In bijna alle gevallen was dat Madeira en dat bleek ook voor andere smokkelschepen een veel gebruikte bestemming te zijn. Een enkele keer werden Lissabon, Livorno of de Canarische Eilanden genoemd. Overigens werd de laatste eilandengroep in de zeventiende eeuw steevast opgegeven als Afrika het reisdoel was.[115] Pas in de achttiende eeuw komt daar openheid in en accordeerde de Zeeuwse admiraliteit de uitvoer en handel van buskruit en vuurwapens naar Afrika voor vele tientallen lorrendraaiers. Zowel in het register van borgstellingen als de notulen en resoluties van de Zeeuwse admiraliteit werden de reders

111. Slechte, '*Een noodlottig jaar*', 21; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 70.
112. NA, NBKG 250, 257, 260 en 264, Processtukken *Schorenburg, Zeeuwse Galeij, Deinsvliet* en *Juffrouw Catharina*, 1707-1714; ZA, DIB 57, borgstelling *Deinsvliet*, 2 oktober 1714; Verheesvan Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 42.
113. NA, NBKG 250, 255, 257, 260 en 261, Processtukken *Schorenburg, Jonge Jan en Jacob, Zeeuwse Galeij, Deinsvliet* en *Jonge Elseboom*, 1707-1715.
114. NA, NBKG 257, Op alle negen passen van de *Zeeuwse Galeij* werd Afrika als bestemming opgegeven.
115. ZA, Rek. C 2910-2912, Rekeningen en acquitten van de redemptie van de vijfde man, 1691-1695.

van smokkelschepen 'gepermitteerd' de genoemde producten naar Afrika uit te voeren.[116]

Soms bood de Zeeuwse admiraliteit zelfs de helpende hand. Nadat het Vlissingse smokkelschip *Vijff Gebroeders* in 1719 op de Afrikaanse westkust door zeerovers was geplunderd, kreeg het smokkelschip vrijstelling van invoerrechten voor een partij van dertig à veertig olifantstanden. Daarnaast diende boekhouder Jacobus Tobiassen een ontheffingsverzoek in voor de uitgaande rechten van het overgebleven 'cargasoen'. Want, zo meldde hij de admiraliteit, het schip zou weldra opnieuw naar Afrika afreizen. De admiraliteit honoreerde de aanvraag en ontsloeg Tobiassen van 'lands regten'.[117] Op basis van andere bronnen blijkt dat de Zeeuwse autoriteiten zeer gedetailleerd over de smokkelactiviteiten op Afrika waren geïnformeerd. Zo wisten leden van Staten van Zeeland rond 1730 te vermelden welke schepen zich met de illegale slavenhandel hadden beziggehouden. Naast namen van schepen en schippers wist men tevens te melden dat sommige schippers zelfs 'tot seven reijsen met veel voordeel agter den andere' hadden gedaan.[118]

Zowel de plaatselijke als gewestelijke Zeeuwse besturen waren dus goed op de hoogte van het illegale doel van de scheepsreizen, maar traden daar niet tegen op. Een verklaring hiervoor moet gezocht worden in de economische belangen voor het gewest en in de dominerende invloed van het gewestelijk bestuur binnen de Zeeuwse admiraliteit. De lucratieve kaapvaart kon alleen bedreven worden in tijden van oorlog en zodra de vrede gesloten was, werd de handelsvaart weer hervat. Maar daar traden juist steeds meer problemen op, omdat de Zeeuwse kooplieden hun positie in de internationale handel in toenemende mate moesten prijsgeven aan hun Hollandse concurrenten. De protectie, die de Zeeuwse lorrendraaiers van de stedelijke en gewestelijke overheden genoten, kan beschouwd worden als een van de maatregelen om de Zeeuwse handelsvaart boven water te houden.[119]

Ook belangenverstrengeling met leden van de admiraliteit zou een verklaring kunnen zijn, doch is deze slechts eenmaal aangetroffen en wel bij Johan de Mauregnault, één van de reders van de *Anna Catharina*.[120] Dat er weinig (aantoonbare) belangen bestonden tussen de Zeeuwse gecommitteerde raden en de smokkelhandel kwam vermoedelijk voort uit de onverenigbaarheid van hun functie. Het was voor hen bijvoorbeeld niet toegestaan om belangen in kapers te bezitten, een verbod dat niet voor familieleden gold.

116. ZA, DIB 57, Register der borgtochten; NA, AA 2523-2546, Resoluties admiraliteit Zeeland,1700-1730.

117. NA, AA 2542, Resoluties admiraliteit Zeeland, 27 januari 1720.

118. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 1730, 252.

119. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 264.

120. NA, NBKG 259, Processtukken *Anna Catharina*, 1715. Johan de Mauregnault had van 1679 tot aan zijn dood in 1717 zitting in de Zeeuwse admiraliteitraad. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 97.

Lastgeld

Lastgeld was een handelsbelasting die werd geheven over het laadvermogen van schepen, dat door een speciaal aangestelde ijkmeester werd opgemeten. Naar het zich laat aanzien werden deze ijkbrieven, die twee jaren geldig bleven, door de boekhouders bewaard, want er werd slechts één exemplaar tussen de processtukken aangetroffen.[121] Daarnaast werd een Amsterdamse taxatiepas gevonden, die aan de hand van de door de schipper opgegeven scheepsmaten was opgesteld.[122]

1713

Z L Aet passeren van wegben de Hoog Mogende Heeren de Staten Generaal der Vereenighde Nederlantsche Provincien, het Schip genaemt [illegible] galley groot [illegible] Lasten daer Schipper op is [illegible] alsoo daer van [illegible] Laß-gelt betaelt is in handen van onse Gecommitteerde. [illegible]

Betalingsbewijs van het lastgeld voor de opgebrachte lorrendraaier *Zeeuwse Galeij*, 1714. (Nationaal Archief)

In tegenstelling tot de convooien en licenten, waar telkens aangifte voor moest worden gedaan, vond de afdracht van het lastgeld slechts éénmaal per jaar plaats, ongeacht het aantal uit- of ingaande reizen. Het was ook geen vaste handelsbelasting, maar een tijdelijke, die met name tijdens oorlogsjaren werd geheven. Pas na 1725 werd het een vaste bijdrage. De hoogte van de heffing bleef gedurende de zeventiende eeuw constant en had alleen betrekking op schepen die naar het buitenland zeilden. Schepen die uitsluitend voor de binnenlandse vaart waren bestemd, vielen hier dus buiten.[123] Tussen de processtukken van tien opgebrachte lorrendraaiers zijn betalingsbewijzen voor het lastgeld aangetroffen. Tussen de scheepspapieren van de *Johanna*

121. NA, NBKG 252, IJkbrief *Kleine Amasone*, 12 mei 1711.

122. NA, NBKG 258, Taxatiepas *Juffrouw Maria*, 2 november 1714.

123. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 188-195; Becht, *Statistische gegevens*, 163-172.

Galeij zaten zelfs twee kwitanties, één over 1713 en een ander over 1714.[124]
Tijdens de Spaanse Successieoorlog werd er een extra aanslag op het lastgeld geheven die de uitredingkosten van commissievaarders moest dekken. Deze 'Weederhelft van het Last- en Veilgeld tot voldoeninge van de praemien voor de Commissievaarders deezer Landen', ook wel 'extra-ordinais Last en Veilgeld' genoemd, bleef een bijzondere heffing.[125] Ook na 1725. De uitreding van kaperschepen werd tijdens de Spaanse Successieoorlog dus gesubsidieerd door extra handelsbelastingen.[126]

Buitenlandse passen

De aanvraag van buitenlandse paspoorten was voor reders een veelgebruikte methode om schip en lading een buitenlandse herkomst te geven met het doel deze uit handen van de Compagnie te houden. De pasaanvraag vond voornamelijk in vredestijd plaats en deze paspoorten werden uit naam van verschillende Europese vorsten afgegeven. Tijdens oorlogen werden kaper- of commissiebrieven als dekmantel gebruikt. Natuurlijk was het de WIC niet onbekend dat reders van smokkelschepen op deze manier het octrooi ontdoken, maar het opbrengen van Nederlandse schepen met buitenlandse passen of van buitenlandse schepen die in de Republiek waren uitgereed, leverde geregeld problemen op.[127] In een enkel geval was de Compagnie zelfs gedwongen om het schip weer prijs te geven. Zo verklaarde William Bell, de Schotse schipper van de *African Merchant* die in januari 1700 door een compagniekruiser was opgebracht, dat zijn schip aan de Schotse Africaanse en Indiaanse Compagnie toebehoorde en in Veere door de Schotse koopman Robert Pantoune was uitgereed. Als bewijsstukken overhandigde hij verschillende Schotse paspoorten en instructies, die kennelijk overtuigend waren, want directeur-generaal Van Sevenhuijsen gaf het schip vrij. Toch was hij er zeker van dat het om een lorrendraaier handelde, omdat het vaartuig in Zeeland bevracht en uitgerust was en het scheepsvolk voornamelijk uit Veere en Vlissingen kwam. Zo was Tomas Praet, de voormalige Vlissingse kaperkapitein, opperstuurman op het schip. Bovendien had Pantoune er eerder blijk van gegeven in de smokkelhandel te participeren, want een jaar daarvoor trad hij als boekhouder op van de opgebrachte lorrendraaier *Groote Apollo*. Pantoune behoorde, zoals we in hoofdstuk 2 zagen, tot een groep Schotse kooplieden die zich in Veere had gevestigd en voornamelijk op Engeland handeldreef. Hij wist daardoor op betrekkelijk eenvoudige wijze aan de benodigde Engelse papieren en bescheiden te komen. Bovendien bood het stapelcontract uit 1697 de Schotse kooplieden veel bescherming en vrijheid van handelen.[128]

124. NA, NBKG 248-266, Processtukken van opgebrachte smokkelschepen, 1700-1726.
125. Cau, Groot Placaet-Boeck, V, 'Ophef weederhelft Last- en Veilgeld, tot Praemien voor Commissievaarders', 6 juni 1702, 303.
126. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 100.
127. Zie hoofdstuk 5.
128. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 15 april 1700; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 41 en 53; Perrels, *Bijdragen tot de geschiedenis,* 120-149.

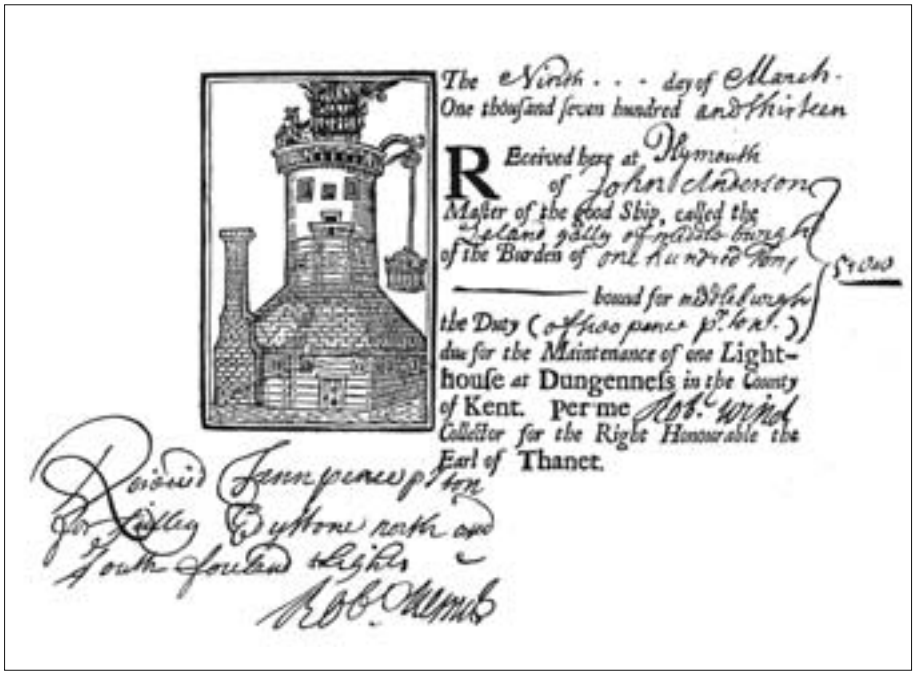
Engelse paspoorten werden door smokkelschepen uit de Republiek meermaals gebruikt om een buitenlandse herkomst voor te wenden. Bij drie opgebrachte lorrendraaiers werden die tussen de processtukken aangetroffen. Bovendien bleek uit de verhoren van de bemanningsleden dat de reders steeds vindingrijker werden bij het creëren van hun dekmantel. De Middelburgse boekhouder Casparus Ribaut reedde in 1723-1725 bijvoorbeeld twee lorrendraaiers uit, via de in Londen woonachtige koopman Ryndolf Knijpp. De laatste verzorgde de Engelse passen en wierf de Engelse bemanning aan. De opperstuurlieden of supercarga's waren uit Zeeland afkomstig evenals de lading. Toen de Engelse autoriteiten bij aanvraag van een van de paspoorten bezwaar maakten tegen de monstering van enkele Nederlandse bemanningsleden, werden die prompt op de passagierslijst geplaatst, waarmee het probleem werd omzeild. Uit veiligheidsoverwegingen werden de schippers geïnstrueerd tijdens de thuisreis geen Zeeuwse havens aan te doen en direct naar Engeland te zeilen, waar de lading zou worden gelost. Voor Ribaut was deze handelwijze overigens niet nieuw. Uit een oude Engelse handelspas, die tussen de scheepspapieren van de *Witte Moor* in 1725 werd aangetroffen, bleek dat hetzelfde schip een jaar daarvoor een vergelijkbare smokkelreis had ondernomen. Bovendien stond Ribaut niet alleen, want het scheepsjournaal onthulde de ontmoeting met twee andere lorrendraaiers, waarvan er één eveneens een Engelse identiteit voorwendde.[129] En passant maakte de bemanning van de *Witte Moor* zich nog schuldig aan zeeroof door zich als Hollands compagnieschip uit te geven en een Portugese slavenhaler van een partij goederen te beroven.[130] Dat met name Engelse passen bij smokkelaars geliefd waren, zal geen bevreemding wekken. Met de Engelse openstelling van de Afrikaanse handel, werd de RAC in toenemende mate van de tussenhandel afhankelijk en zij legde particulieren geen strobreed in de weg. Door het succesvolle opsporingsbeleid van de WIC werden de belanghebbenden bij de smokkelhandel bovendien gedwongen andere wegen te zoeken en moesten volgens de Vlissingse burgemeester Andries Caen 'sig overgeven aan de protextie van andere mogenheden'.[131] Daarom werden de handelscontacten tussen Zeeuwse en Hollandse reders en de in Nederland woonachtige Engelse kooplieden steeds meer aangehaald.

Hoeveel lorrendraaiers onder Engelse vlag zijn uitgevaren is op basis van bronmatreiaal niet vast te stellen. Maar we mogen veronderstellen dat het er aanzienlijk meer zijn geweest dan de paar opgebrachte smokkelschepen ons doen geloven. Bovendien weten we dat tussen 1720 en 1730 circa 200 middelgrote Engelse schepen 'ankerage-

129. Zij hadden een ontmoeting met de lorrendraaier van Jorrius Sonnius en een ander groot smokkelschip dat onder Engelse vlag voer en met Hollandse goederen geladen was.

130. NA, NBKG 257 en 266; Processtukken *Zeeuwse Galeij* en *Drij Marries*, 1715-1726; NA, SG 5776, Processtukken *Witte Moor* en *Drij Marries*, 1725-1726.

131. ZA, VVvC 32, 'Recuil van het raport gedaen door de Borgermeester Caen over de extraordinaire commissie na Den Hage', december 1716.


The Ninth . . . day of March
One thousand seven hundred and thirteen
Received here at Plymouth
of John Anderson
Master of the good Ship, called the
of the Burden of one Hundred Tons
bound for Middelburgh
the Duty (of Two pence p. Ton.)
due for the Maintenance of one Light-
house at Dungeness in the County
of Kent. per me
Collector for the Right Honourable the
Earl of Thanet.

Engelse pas voor de opgebrachte Middelburgse lorrendraaier *Zeeuwse Galeij*, 1713. (Nationaal Archief)

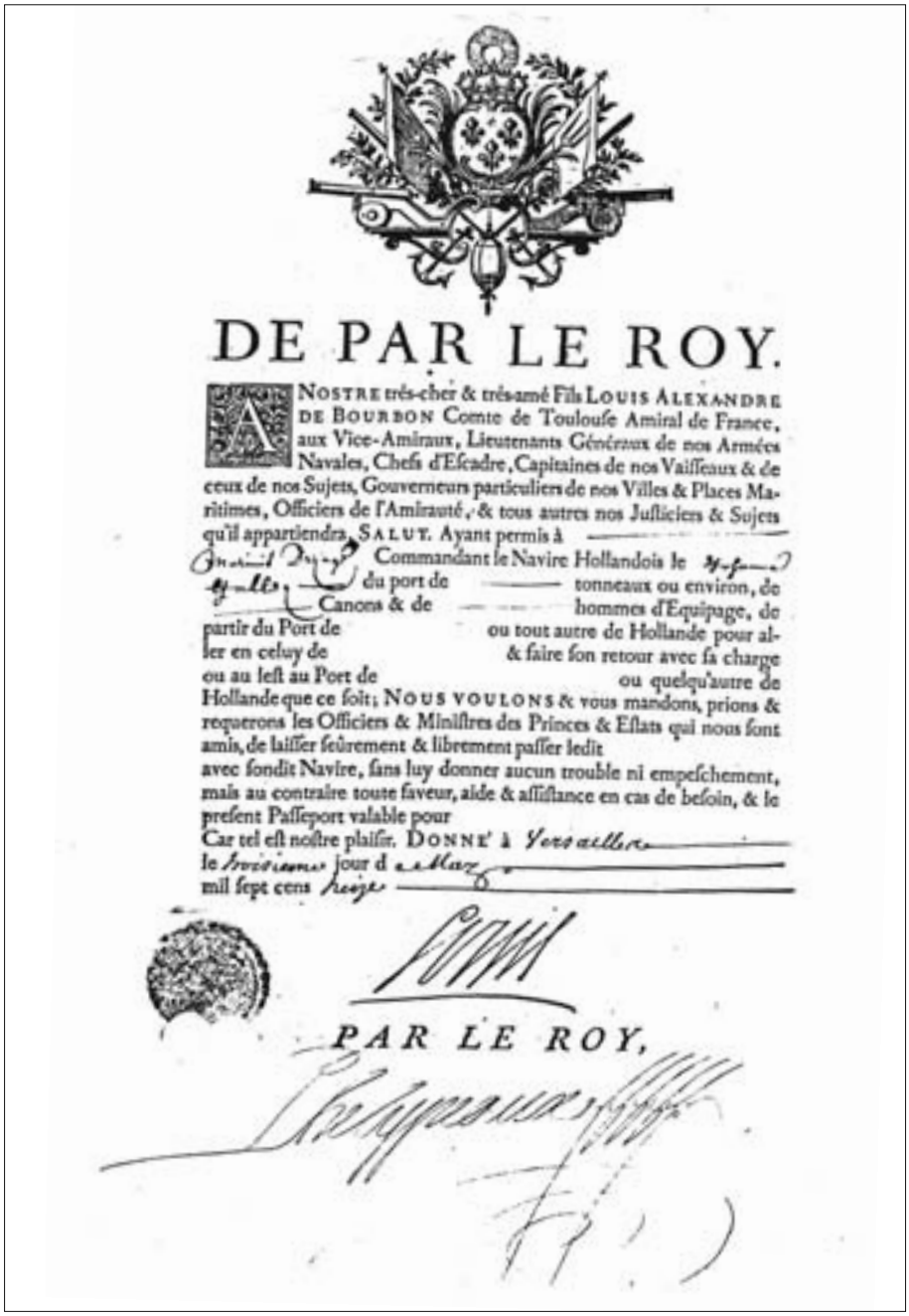
gelden' hebben afgedragen aan de Zeeuwse waterbaljuw. Daarvan waren er 32 uit Londen afkomstig, waaronder de twee opgebrachte smokkelschepen *Witte Moor* en *Drij Marries*.[132]

Lorrendraaiers gebruikten niet alleen Engelse passen om het octrooi van de WIC te ontduiken. In 1701 werd het Amsterdamse smokkelschip *Carolus Secundus* op de Angolese kust door compagnieschepen gevisiteerd en daarbij troffen de zeelieden Portugese passen aan. Uit de instructiebrief, die door de eerder besproken Amsterdamse kooplieden Machado en Ximenes was opgesteld, bleek dat de schipper tijdens zijn reis naar Afrika zeven nieuwe bemanningsleden in Portugal moest oppikken, onder wie de kapitein. Daar werd het schip bovendien voorzien van Portugese paspoorten, waarin de scheepsnaam veranderd werd in het Portugees klinkende *Santo Carolus*. Nadat de Amsterdamse kooplieden van de confiscatie van hun fregat op de hoogte waren gesteld, dienden zij een klacht in bij de Koning van Portugal, die de klacht op zijn beurt bij het Hof van Holland deponeerde. De WIC wist de inbeslag-

132. ZA, Rek B 4015-4016, 1720-1730.

neming met succes te verdedigen en zette de geconfisqueerde lorrendraaier vervolgens als kruiser in.[133]
Ook andere lorrendraaiers vroegen in die periode Portugese passen aan. Uit notariële akten, betreffende het door Fransen geconfisqueerde Amsterdamse smokkelschip *Vergulde Fortuijn*, bleek dat de schipper Portugese passen in zijn bezit had, waarin het schip *Fortuijn van Portugal* werd genoemd.[134] Een ander voorbeeld was de *St. Anthony Galeij*, ook wel *St. Antonio Galley* genoemd, die volgens de verzekeringspolis de 'Vlaamse Eijlanden' of de Azoren moest aandoen om daar Portugese passen te verwerven. Vervolgens moest de schipper op de West-Afrikaanse kust goederen en slaven inhandelen om die later in Brazilië te verkopen. Op zijn thuisreis moest hij via Portugese havens naar Middelburg zeilen. Zover kwam het echter niet, want Franse kapers namen de lorrendraaier op de heenreis. Later wisten Engelse kapers het schip te heroveren.[135]
Niet alle buitenlandse passen waren schijncontracten die dienden om het octrooi van de WIC te ontduiken. Soms waren deze daadwerkelijk voor handelsdoeleinden door een buitenlandse vorst afgegeven, maar accepteerde de WIC die niet. Zo zagen we dat de BAC in de zeventiende eeuw geregeld gebruikmaakte van schepen uit de Republiek, waarvan er verscheidene door de WIC werden opgebracht. Uit een nationaal belang om het bondgenootschap met Brandenburg tegen Frankrijk niet op het spel te zetten, werd de BAC in de daaropvolgende periode door de WIC geaccepteerd en werden met BAC-passen voorziene schepen uit de Republiek min of meer gedoogd. Na de Spaanse Successieoorlog was de situatie gewijzigd: de vrede met Frankrijk was kort daarvoor gesloten en de BAC was op sterven na dood.
Na een lang en hevig gevecht werd de *Koning van Pruijssen* in februari 1716 door compagniekruiser de *Faam* veroverd. Volgens schipper Daniël Sanders was de beslagname onrechtmatig, omdat zijn schip onder Brandenburgse vlag voer, van dito passen was voorzien en de bescherming genoot van de koning van Pruisen. Zodra het nieuws over de confiscatie in Europa bekend werd, diende D. Meinertzhagen, gezant van Frederik Willem I in Den Haag, een klacht in bij het Hof van Holland. Volgens de gezant was het schip op koninklijke kosten uitgereed en had Bernhard van Santen, de in Dordrecht woonachtige Pruisische agent, het vaartuig uitgerust en van de noodzakelijk handelspassen voorzien. Meinertzhagen claimde een schadevergoeding van 320.380 gulden voor het verlies van schip en lading, de betaalde verzekeringspremie en gederfde inkomsten.[136] Volgens de lezing van de WIC was de inbeslagneming volkomen rechtmatig geweest, omdat uit de aangetroffen documenten overduidelijk was gebleken dat het schip in Dordrecht was gebouwd en vervolgens in Vlissingen was

133. NA, SG 5773, Processtukken *Carolus Secundus*, 1701.
134. GAA, Not 5788-277, 31 maart 1701.
135. GAA, AB&Z 192, Verzekeringspolis *St. Anthony Galeij*, 29 januari 1711; NA, AA 2537, Resoluties Zeeuwse admiraliteit, 11 maart 1711.
136. KITLV, HS 450 en NA, SG 5775, Stukken betreffende de *Koning van Pruijssen*; Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 289-299.



DE PAR LE ROY.

A NOSTRE trés-cher & trés-amé Fils LOUIS ALEXANDRE DE BOURBON Comte de Toulouſe Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenants Généraux de nos Armées Navales, Chefs d'Eſcadre, Capitaines de nos Vaiſſeaux & de ceux de nos Sujets, Gouverneurs particuliers de nos Villes & Places Maritimes, Officiers de l'Amirauté, & tous autres nos Juſticiers & Sujets qu'il appartiendra, SALUT. Ayant permis à
Commandant le Navire Hollandois le
du port de tonneaux ou environ, de
Canons & de hommes d'Equipage, de
partir du Port de ou tout autre de Hollande pour al-
ler en celuy de & faire ſon retour avec ſa charge
ou au leſt au Port de ou quelqu'autre de
Hollande que ce ſoit; NOUS VOULONS & vous mandons, prions & requerons les Officiers & Miniſtres des Princes & Eſtats qui nous ſont amis, de laiſſer ſeûrement & librement paſſer ledit
avec ſondit Navire, ſans luy donner aucun trouble ni empeſchement, mais au contraire toute faveur, aide & aſſiſtance en cas de beſoin, & le preſent Paſſeport valable pour
Car tel eſt noſtre plaiſir. DONNÉ à
le
mil ſept cens

PAR LE ROY,

Franse pas voor de *Johanna Galeij*, 1713. Toen deze Zierikzeese lorrendraaiers in 1714 door de WIC werd geconfisqueerd, zat deze oude pas, die voor een eerdere reis was afgegeven, tussen de scheepspapieren. (Nationaal Archief)

bemand en uitgerust. Bovendien was er tussen de scheepspapieren een Nederlandse zeebrief aangetroffen waarin Sanders onder ede had verklaard dat het betreffende schip uit de Republiek afkomstig was. Het doorslaggevende bewijs dat het om een lorrendraaier handelde, vormde de instructiebrief. Daarin was vastgelegd dat Sanders naar twee andere smokkelschepen moest uitkijken, waarvoor speciale seinen waren afgesproken, en dat hij zich, in het geval dat ze compagnieschepen zouden treffen, voor een Brandenburgs schip moest uitgeven. Voor eventuele problemen waren er geweldsinstructies opgenomen en om de bemanning daartoe aan te zetten, mocht hij hun drie maanden extra gage beloven.[137] Na een langdurig proces stelde het Hof van Holland de Compagnie uiteindelijk in het gelijk, waarop de verontwaardigde Pruisische vorst een Nederlands schip als represaille aan de ketting liet leggen. Na officiële klachten gaf hij dat enige tijd later weer vrij.[138]

In diezelfde periode rapporteerde de Compagnie dat er meer lorrendraaiers in de Republiek werden uitgereed die van 'commissien van de Coning van Pruijssen off andere potentaten' waren voorzien. De bewindhebbers van de WIC voorzagen opnieuw problemen bij het opbrengen van deze schepen en verzochten de Staten-Generaal maatregelen te treffen.[139]

Na de Vrede van Utrecht werden diverse Franse paspoorten aan lorrendraaiers verstrekt die in naam van de Franse koning waren afgegeven en blanco aan de Zeeuwse admiraliteit waren geleverd.[140] Omdat alle passen op mei 1713 waren gedateerd, dus kort na het sluiten van de vrede met Frankrijk, waren dit vrijgeleiden of doorgangsbewijzen als bescherming tegen Franse kapers die nog niet op de hoogte waren gesteld van de gesloten vrede. Het waren dus geen passen om een Franse herkomst voor te wenden. Daarom hadden deze smokkelschepen ook zeebrieven van de Staten-Generaal, waarin uitdrukkelijk werd vermeld dat het betreffende schip uit de Republiek afkomstig was. Over het reisdoel van de schepen bestond overigens niet de geringste twijfel, want de vermelde bestemming van bijvoorbeeld de *Jonge Jan en Jacob* was de kust van Afrika en die van de *Aletta Galeij* 'la Cote de More'.[141]

Een pas die qua functie overeenkwam met het hiervoor genoemde Franse paspoort, was de Turkse pas. Sinds de verdrijving van het Spaanse garnizoen in 1529 was Algiers de meest westelijk gelegen voorpost van het Ottomaanse Rijk in de strijd tegen de christelijke wereld. De kaapvaart was daarbij de belangrijkste bedrijfstak, die de stad zeer welvarend maakte. Gedurende de zeventiende en achttiende eeuw

137. NA, SG 5775 en NA, AVB 235, Instructiebrief *Koning van Pruijssen*, 1715; Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 299.

138. NA, IvH 355, WIC aan Staten-Generaal, 1716.

139. NA, SG 5775, WIC aan Staten-Generaal, 11 november 1716.

140. NA, AA 2538, Resoluties Zeeuwse admiraliteit, 25 mei 1713.

141. NA, NBKG 253, 255 en 257, Processtukken *Aletta Galeij, Jonge Jan* en *Jacob en Johanna Galeij,* 1714

DE Gecommitteerde Raaden ter Admiraliteyt, reſiderende binnen Amſterdam, verklaren by deſen, dat in haer Edele Mogende Vergaderingh is verſchenen Schipper Michiel Vleesbouwer — voerende het Schip genaemt de juffrouw maria lang over ſteven 70 voeten, wyt 16 ½ voeten, hol 11 ½ voeten, zynde een Buys — Schip, die na behooren aengeweſen heeft ſijn voorſz. Schip hier te lande t'huys te hooren, op dat hy by reſcontre van eenige Schepen van Oorlogh, toebehoorende ſijne Majeſteyt Muley Iſmael, Keyſer van Marocco, Koning van Fez, Tafilet Garbe ende Africa, volgens het vierde Articul van het Tractaet van Vrede ende Commercie, tuſſchen hooghſtgemelde ſijne Majeſteyt, ter eenre, ende de Hoogh Mogende Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, ter andere zyde, geſlooten, voor een Koopvaerdy-ſchip deſer Landen ſoude mogen worden aengeſien, ende is by ordre van hoogſtgemelte haar Hoog Mogende de Heeren Staten Generael aen den voornoemden Schipper deſe Acte behandight, daer van dat aen hem het effect ſal continueren voor den tyd van twee jaren geduerende, ende wordt verſocht aen allen, wie dat deſe ſal worden vertoont, het voorſz. Schip te willen houden voor een Schip hier te Lande t'huys hoorende. Actum onder ons Cachet paraphure ende de Signature van onſen Secretaris op den 12 December 1714

Jacob Jeeuws

Ter Ordonnantie van den Raadt,

Turkse pas voor de opgebrachte lorrendraaier *Juffrouw Maria*, 1714. (Nationaal Archief)

wisselden verscheidene vredesverdragen tussen de Republiek en Algiers de staat van oorlog af en werden de handelsbetrekkingen gedurende die tijd hersteld.[142]
Zo werd er in 1713, na ondertekening van de vrede tussen de Republiek en de regeringen van Algiers, Tripoli en Tunis, een nieuw handelsverdrag gesloten, waarin onder meer werd vastgelegd dat schepen uit de Republiek vrije doorgang zou worden verleend. Bovendien kregen zij toegang tot de genoemde Noord-Afrikaanse havensteden en zouden de beruchte Barbarijse kapers hen ongemoeid laten. Voor de aanvraag van een Turkse pas diende de boekhouder een zeebrief te overhandigen en moest een borg worden gestort. Bovendien was het voor schippers verboden om de verkregen pas aan derden te verkopen. Na voltooiing van de reis waren zij verplicht om het document bij de admiraliteit in te leveren. De Turkse pas kende voor de particuliere koopvaardij een beperkte geldigheidsduur. Voor de VOC en WIC gold de afgifte echter voor onbepaalde tijd.[143]
Kapers die vanuit de havenstad Salee opereerden, vielen daarbuiten, maar nadat in datzelfde jaar verscheidene schepen uit de Republiek aan hen ten prooi waren gevallen, werd er ook met de Marokkanen een overeenkomst gesloten. Zodoende werden vanaf maart 1714 twee passen afgegeven. Eén voor de kapers van Algiers, Tripoli en Tunis en de ander voor de kapers van Salee.[144]
Nog geen drie jaar later werd de verstrekking van Turkse passen alweer gestaakt, omdat de Noord-Afrikaanse zeestaten de Republiek de oorlog verklaarden. Op 8 september 1726 volgde een nieuw vredesverdrag tussen de Republiek en Algiers, een overeenkomst met Tripoli volgde twee jaar later. Vanaf januari 1727 werden opnieuw Turkse paspoorten afgegeven voor schepen uit de Republiek.[145]
Omdat het werkgebied van de Noord-Afrikaanse kapers zich voornamelijk concentreerde op de Atlantische Oceaan en Middellandse Zee, was de aanvraag van een Turkse pas een sterke aanwijzing dat het desbetreffende schip handel wilde drijven binnen het octrooigebied van de WIC. Toch zijn bij slechts drie opgebrachte smokkelschepen Turkse passen aangetroffen en daarvan waren er twee geschreven en één gedrukt. De eerste twee waren eigenlijk pasaanvragen ter bescherming tegen 'Turkse en Saleesche Roovers'. De genoemde gedrukte pas was door de Amsterdamse admiraliteit afgegeven voor het schip de *Juffrouw Maria*, maar verschilde in vorm en geldigheid, omdat die gebaseerd was op de vrede met Marokko van 1683. Daarnaast

142. Krieken, *Kapers en kooplieden*, 7-57.
143. NA, AA 2538, Resoluties Zeeuwse admiraliteit, 20 juni 1713; Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'Tractaat met Algiers, Tripoli en Tunis, 449-456, 'Paspoorten aan Ingezeetenen van den Staat op Algiers, Tunis en Tripoli, 28 september 1713, 1619-20, 'Precautien misbruiken van Turksche Pasporten', 30 januari 1715, 1635-36.
144. NA, AA, 2539-2540, Resoluties Zeeuwse admiraliteit, 1714-1715.
145. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, VI, 'Tractaat tusschen haar Hoog Mog. De Heeren Staaten Generaal der vereenigde Nederlanden, en de Regeringe van Algiers', 8 september 1726, 311-14. 'Placaat raakende de Turksche Paspoorten', 4 januari 1727, 1475-78. 'Tractaat tusschen haar Hoog Mog. en die van Tripoli', 4 oktober 1728, 318-19.

bezat het eerdergenoemde smokkelschip *Witte Moor* een Turkse pas die in Engeland was afgegeven.[146]
Ondanks het geringe aantal aangetroffen Turkse passen moeten we dat niet als een indicatie beschouwen voor de afgifte aan lorrendraaiers. Uit de resoluties van de Zeeuwse admiraliteit blijkt dat er tussen 1713 en 1715 voor 182 scheepsreizen Turkse passen zijn afgegeven. Daarvan was elf procent bestemd voor schepen van de Oost- of West-Indische Compagnie. De overige werden aan particuliere reders verstrekt en daarvan zijn er ten minste 71 voor lorrendraaiers afgegeven. Bijna veertig procent van alle afgegeven Turkse passen diende dus voor smokkeldoeleinden.[147]
Dit percentage zal in werkelijkheid hoger gelegen hebben, want niet alle reders gaven Afrika als bestemming op. Van slechts enkele schepen die later op de Afrikaanse kust werden gesignaleerd of tegen de lamp liepen, is dat alsnog vastgesteld. Mels Boom, boekhouder van de *St. Bernardo*, gaf bijvoorbeeld Portugal als bestemming op, maar het schip werd enkele maanden later op de West-Afrikaanse kust op smokkelhandel betrapt.[148] Een ander voorbeeld was de *Johanna Galei*, waarvoor boekhouder Lieve Pietersen in 1713 een Turkse pas aanvroeg en Livorno als reisdoel opgaf. Het schip zeilde eerst naar Gottenburg om Zweeds ijzer in te kopen, maar het staafijzer werd vervolgens niet in de Italiaanse havenstad verhandeld, maar op de Afrikaanse kust.[149]
Beide smokkelschepen waren uit Zierikzee afkomstig en boekhouders uit die stad gaven, in tegenstelling tot hun collega's in Middelburg of Vlissingen, nooit Afrika als bestemming op. Het is mogelijk dat zij voorzichtiger opereerden dan men elders in Zeeland gewend was, maar het antwoord kan evengoed bij de procureur liggen die de pasaanvraag in Middelburg verzorgde. Want anders dan in Middelburg of Vlissingen werden die niet door de Zierikzeese boekhouders zelf ingediend, maar door een gemachtigde. Zo vroeg Pieter Uitgraft in mei en juni 1727 voor tien Zierikzeese schepen Turkse passen aan en legde hij bij procuratie de eed af.[150] Uit de admiraliteitsarchieven blijkt dat tussen 1713 en 1715 aan 29 Zierikzeese schepen Turkse passen zijn verstrekt. Bij geen enkele aanvraag werd Afrika als bestemming opgegeven. Toch is van ten minste zes scheepsreizen aangetoond dat zij voor de smokkelhandel waren uitgereed.
Hoewel er slechts twee Turkse passen op geconfisqueerde Zeeuwse lorrendraaiers zijn aangetroffen, waren die aan vijftien opgebrachte Zeeuwse smokkelschepen verstrekt. Het merendeel van deze documenten is echter in de loop van de tijd verloren gegaan of door schippers meegenomen. Zo overhandigde Daniël Brakman, schipper

146. NA, NBKG, 253, 258 en 259, Turkse passen *Ruijter, Juffrouw Catharina* en *Anna Catharina*, 1713; NA, WIC 106, P. Valckenier aan Heren Tien, 16 januari 1726.
147. NA, AA 2538-2540, Resoluties Zeeuwse admiraliteit, 1713-1715.
148. NA, AA 2539, Turkse pas *St. Bernardo*, 6 juli 1714; NA, NBKG 257, Processtukken *St. Bernardo*, 1715.
149. NA, AA 2538, Turkse pas *Johanna Galeij*, 2 oktober 1713; AC, 25 januari 1714; NA, NBKG 267, Processtukken *Johanna Galeij*, 1714.
150. NA, AA 2548, Pasnummers 33 t/m 40 en 43 t/m 44.

van de opgebrachte Zeeuwse lorrendraaier *Liefde*, het paspoort tegen de Turken bij zijn thuiskomst in Zeeland aan de Zeeuwse admiraliteit.[151]
Over het totaal aantal passen dat er vanaf januari 1727 aan Zeeuwse schepen is afgegeven bestaat onduidelijkheid. De Zeeuwse admiraliteit besloot namelijk in juni 1727 de aanvragen niet langer in het resolutieboek te vermelden, maar in een speciaal register. Dit paspoortenregister is bij de brand in het departement van Marine in 1844, waar destijds de admiraliteitsarchieven lagen opgeslagen, verloren gegaan. Zodoende zijn alleen de eerste vijftig genummerde passen bekend die in de genoemde periode in het resolutieboek werden bijgeschreven. Voor zover is na te gaan, zijn er in 1727 geen Turkse passen voor smokkeldoeleinden gebruikt.[152]

Commissiebrieven
De uitrusting van de oorlogsvloot was in handen van de vijf afzonderlijke admiraliteiten, maar door een tekort aan middelen waren zij gedwongen hun toevlucht te nemen tot de commissievaart. Dit verval van de Nederlandse marine, dat zich aan het eind van de zeventiende eeuw steeds meer openbaarde, werd in niet geringe mate veroorzaakt door corrupte functionarissen die de admiraliteit tot een instrument van eigenbelang maakten. Met name in Zeeland maakten vele zich daaraan schuldig en hoewel deze grootschalige fraude in 1702 fors werd aangepakt, was de Zeeuwse commissievaart uitgegroeid tot een belangrijke economische factor.[153]
De commissievaart was voor investeerders een riskante, maar tevens lucratieve onderneming. Naast prijsgeld van opgebrachte schepen ontvingen zij namelijk een premie van de Staten-Generaal. Deze premieregeling, die in 1705 door een uitgebreid plakkaat betreffende de commissievaart werd verdubbeld, droeg in ruime mate bij tot nieuwe investeringen. In totaal werd tijdens de Spaanse Successieoorlog bijna vijf miljoen gulden aan premies uitgekeerd.[154]
Om vijandelijke schepen op legale wijze te nemen, moesten schepen uit de Republiek in het bezit zijn van een commissiebrief. Dit was een officiële lastgeving of aanstelling die door de stadhouder of Staten-Generaal was verstrekt. Vanaf 1702, het begin van het tweede stadhouderloze tijdperk, werden die door de Staten-Generaal afgegeven, maar in de praktijk werden de kaperbrieven door de admiraliteitscolleges verleend. Bij commissieaanvraag moest de boekhouder zowel de naam van het schip als die van de schipper vermelden en moest hij de instructies en orders van de rederij kunnen tonen. Daarnaast moest er een borgsom worden gestort, waarmee één of meerdere personen zich garant stelden voor het gedrag van de gezagvoerder. In 1702 bedroeg de borgsom vijfentwintigduizend gulden die in 1705 naar dertigduizend gulden werd verhoogd. De commissiebrief was niet alleen een legitimatiebewijs maar

151. NA, AA 2540, Resolutie Zeeuwse admiraliteit, 23 september 1715.
152. NA, AA 2547, Pasnummers 1 t/m 34; NA, WIC 2548, Pasnummer 35 t/m 50.
153. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 275.
154. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'Placaat tot beveyligingh van de Commercie en Navigatie, den 28 Julii 1705', 310-311. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, tabel 3, 140.

tevens een vrijgeleide en de houder daarvan was beëdigd en had een status. Officieren van oorlogsschepen waren bijvoorbeeld assistentie verschuldigd aan kaperkapiteins. Tijdens de Spaanse Successieoorlog waren er ruim zeshonderd commissies in omloop, waarvan er 429 in Zeeland waren geregistreerd.[155]
In totaal liepen 276 Zeeuwse schepen, voorzien van een commissie, tijdens de Spaanse Successieoorlog uit. Dat waren zowel schepen die uitsluitend voor de kaapvaart waren uitgereed, als koopvaardijschepen met commissie. Binnen de laatste groep waren er vele die niet de minste intentie hadden om ter kaap te gaan. Hun commissie diende als dekmantel voor illegale praktijken. Zo vroeg de Middelburgse koopman Simon Pieter Trouillart tijdens de Spaanse Successieoorlog voor zeven schepen een commissie aan, waarvan er zes voor de illegale vaart op West-Afrika werden uitgereed.[156]
De kaapvaart was dus onlosmakelijk verbonden met de smokkelhandel. Door het algemene handelsverbod met de vijand viel de wijnhandel daar overigens ook onder. Ondanks het feit dat de Staten-Generaal dit verbod later enigszins versoepelde, bleef de wijnhandel tijdens de Spaanse Successieoorlog verboden en werden ten minste 36 Zeeuwse schepen opgebracht die zich daaraan schuldig maakten.[157] Vanaf 1705 was het voor kooplieden wel toegestaan om andere producten met de vijand te verhandelen, mits voorzien van een paspoort van de Staten-Generaal. Dit handelsbewijs werd alleen aan schepen uit de Republiek verstrekt, gaf geen toestemming voor de vaart op Frans West-Indië en was voor slechts één reis geldig. In de praktijk werd dit paspoort nauwelijks voor de vaart op Frankrijk gebruikt en diende het slechts als vrijgeleide tegen kapers.[158] Vermoedelijk zijn er relatief veel Franse paspoorten in omloop geweest, omdat de aanvraagprocedure betrekkelijk eenvoudig was. Desondanks werd dit document geen enkele maal tussen de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers aangetroffen.
Een andere reden voor koopvaarders om een kaperbrief aan te vragen, was een ontheffing van de verplichte levering van bootsvolk aan de admiraliteit of de betaling van een vervangende heffing, een niet onaantrekkelijk vooruitzicht gezien de krapte op de arbeidsmarkt voor zeelieden. Omdat veel koopvaarders door middel van de

155. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens*,12-29. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 40-51.
156. NA, AA 2537, Commissieaanvraag voor Pieter Charion van de *St. Anthony Galeij*, 11 maart 1711; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII.
157. ZA RvC L/13 en NA, CR 596, Lijst van geconfisqueerde Zeeuwse schepen, sedert 1714; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 18.
158. Cau, Groot Placaet-Boeck, V, 'Placaat verbodt tegen den invoer van Wijn, Brandewijn, Zout en andere Gewassen, den 11 Mey 1703', 369-376. 'Placaat op het stuk van de Contrabande Waren, 28 Julii 1705', 352-355; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 109-113.

commissieaanvraag de ontheffing probeerden te ontlopen, werd deze regeling in 1705 weer teruggedraaid.[159]

Het werkterrein van Zeeuwse commissievaarders was zeer uitgebreid, want het gebied waarbinnen een kaper mocht opereren, was onbeperkt en daaronder viel dus ook het octrooigebied van de WIC. De commissiebrief vormde dus een geschikt middel voor de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika, want iedere schipper kon zich op betrekkelijk eenvoudige wijze als kaper uitgeven, wanneer hij door compagnieschepen werd gevisiteerd. Uit het onderzoek van Verhees-van Meer blijkt dat ten minste 24 Zeeuwse koopvaarders tijdens de Spaanse Successieoorlog met commissie op Afrika hebben gevaren, die tezamen 43 smokkelreizen maakten.[160] Uit nader onderzoek blijkt dat dit aantal aanzienlijk hoger ligt. Tussen 1702-1713 werden ten minste 38 Zeeuwse commissievaarders naar Afrika uitgereed die tezamen 79 scheepsreizen maakten.[161]

Ook Hollandse reders vroegen tijdens de Spaanse Successieoorlog commissiebrieven aan voor de koopvaart. Van vier Rotterdamse en zes Amsterdamse schepen is bekend dat zij met commissie op West-Indië voeren. Daarvan is van ten minste één Amsterdams schip aangetoond dat de commissiebrief voor de gomhandel op Senegal diende. Het genoemde vaartuig was de *Arcke Noach* van de reders Abraham Beck en Hendrik van Wesel.[162]

Sommige Zeeuwse commissievaarders, zoals de *America, Eendracht, Galei* en *Kleine Amasone*, bedreven in het geheel geen kaapvaart en werden uitsluitend voor de smokkelhandel uitgerust. Bovendien bleek uit de equipage en bemanning van enkele opgebrachte lorrendraaiers waarvoor een commissiebrief was afgegeven, dat zij niet voor de kaapvaart waren uitgerust. De *Jonge Willem* had bijvoorbeeld maar twaalf stukken geschut en dertig koppen en de *Schorenburg* telde slechts tien kanons en twintig koppen.[163] Dat was veel te weinig om serieus kaapvaart te bedrijven.

Naar alle waarschijnlijkheid is het werkelijke aantal lorrendraaiers dat met commissie op Afrika handeldreef een stuk hoger, omdat tientallen andere commissievaarders geen enkel Frans schip buitmaakten.[164] Natuurlijk is het mogelijk dat deze kaapvaarders weinig succesvol waren, maar we mogen aannemen dat een deel daarvan zich met handelsactiviteiten bezighield en bijvoorbeeld betrokken was bij de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika, een vermoeden dat wordt versterkt door de reputa-

159. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'Placaaten en Ordres ontret Commissievaarders, Kaperyen, Prinsen en Buyten met den aankleeven van dien, als meede teegens alle vreemde diensten te water', 297-306. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 39-46 en bijlage XII.

160. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'Placaat noopende de Commissievaarders, den 28 Julii 1705', artikel XI, 307; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 42, 56 en bijlage XII.

161. Zie Bijlage I.

162. GAA, Not 4203-323, 2 januari 1705; GA, Not 4205-325, 1 september 1705; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage IV.

163. NA, NBKG 250 en 251, Inventarissen *Jonge Willem* en *Schorenburg*, 1707-1708.

164. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart,* bijlage XII.

DE Staten Generael der Vereenighde Nederlanden,

Ter ordonnantie van de hoogh-gemelde Heeren Staten

Commissiebrief voor Jacob Fret, schipper van de Zeeuwse lorrendraaier *Schorenburg*, 1705. (Nationaal Archief)

tie van bepaalde reders. Zo zagen we in hoofdstuk 2 dat Pieter de la Rue, Hermanus van de Putte en François Christiaense voor tientallen schepen commissiebrieven aanvroegen, waarvan slechts een deel prijzen opbrachten. Van ten minste dertien schepen is aangetoond dat die bij de smokkelhandel op Afrika betrokken waren. Ook Isaak van de Tijt, boekhouder van de eerdergenoemde lorrendraaier *Schorenburg*, had elf

commissievaarders in de vaart, waarvan er slechts vijf of zes als kaper kunnen worden aangemerkt. De overige vijf schepen behaalden geen enkele prijs.[165]
Originele commissiebrieven zijn nauwelijks bewaard gebleven. Dat geldt in het algemeen en voor Spaanse Successieoorlog in het bijzonder. Tussen de processtukken van opgebrachte lorrendraaiers werd slechts één commissiebrief aangetroffen, die van Jacob Fret, gezagvoerder van de *Schorenburg*. Naar het zich laat aanzien, is dit het enige exemplaar dat in de archieven bewaard is gebleven, want volgens Verhees-van Meer werd tot op heden geen enkel origineel exemplaar van een Zeeuwse commissiebrief uit de Spaanse Successieoorlog in de archieven aangetroffen. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat deze documenten het persoonlijke bezit waren van kaperkapiteins en later in familiebezit verdwenen zijn. Daarnaast is het merendeel vernietigd, want de lastgevingen moesten na beëindiging van de oorlog bij de admiraliteit worden ingeleverd, waar ze, om misbruik te voorkomen, werden vernietigd.[166]
Dat er tot op heden slechts één commissiebrief tussen de processtukken is teruggevonden, is dus niet verwonderlijk. Bovendien waren niet voor alle opgebrachte lorrendraaiers commissiebrieven aangevraagd. Slechts bij vier was dat het geval. De *Kleine Amasone* had weliswaar vanaf 1703 vijf jaar met commissie op Afrika gevaren, maar de betaalde borgsom werd in 1707 geroyeerd. In 1711 werd het schip zonder commissie door WIC opgebracht. Bij de beslagname werden overigens ook geen zeebrieven, paspoorten of belastingscedels aangetroffen. Een vergelijkbare situatie treffen we bij de *Jonge Willem* aan. Schipper Daniël Andriessen verklaarde tijdens zijn verhoor dat hij geen papieren of paspoorten van boekhouder Leendert van Sonsbeeck had ontvangen, behalve een 'Commissie van de Staat'. Maar ook dit laatste document werd niet aangetroffen.[167] We mogen niet uitsluiten dat de scheepspapieren kort voor de inbeslagneming overboord zijn geworpen.

Vlaggen

'Many Dutch interlopers undoubtedly traded on the African coast under the cover of foreign flags', schreef Postma in 1990 en daarmee slaat hij de spijker op de kop.[168] Scheepsvlaggen vormden daarbij een niet onbelangrijk onderdeel en uit de bewaard gebleven scheepsinventarissen van opgebrachte lorrendraaiers blijkt dat op bijna alle smokkelschepen vlaggen aanwezig waren. De enige uitzondering vormde de *Marquis de Prie II*, waarop geen enkele vlag werd aangetroffen.[169]
De dundoeken hadden niet alleen een decoratieve functie, maar ook een belangrijke communicatieve rol. Zij gaven bijvoorbeeld het land van herkomst aan en werden

165. Ibidem, 151-157 en bijlage XII.
166. Ibidem, 24; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 41.
167. NA, NBKG 249 t/m 252; NA, WIC 98, Processtukken lorrendraaiers, 1702-1713; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII.
168. Postma, *The Duch in the Atlantic Slave Trade*, 80.
169. NA, NBKG 263, Inventaris *Marquis de Prie II*, 1719.

gebruikt bij het salueren en seinen. Toch bestonden voor de vlagvoering geen eensluidende regels. Wel was het in de zeventiende en achttiende eeuw gebruikelijk om bij het te bevaren zeegebied een passende vlag te voeren. Voor herkomstaanduiding toonde men bijvoorbeeld de kampanjevlag en voor schepen uit de Republiek was dat de prinsenvlag, een rood-wit-blauwe vlag van grote afmetingen. Soms voer men de Statenvlag, maar deze gele vlag met rode leeuw, met in de ene poot een zwaard en in de ander de zeven pijlen die de Zeven Provinciën symboliseerden, had vooral een officiële functie en werd op de genoemde lorrendraaiers niet aangetroffen. Daarentegen was de genoemde prinsenvlag een veelvoorkomende vlag. Deze behoorde tot de vaste inventaris van nagenoeg alle opgebrachte smokkelschepen. Alleen de *Marquis de Prie I*, een ander smokkelschip uit Oostende, vormde een uitzondering. Dit hoekerschip voer onder 'keyzerlijke vlagge' die de schipper, volgens de instructie, gedurende de hele reis moest voeren.[170]

Naast prinsenvlaggen werden bij diverse smokkelschepen buitenlandse vlaggen aangetroffen. Vanzelfsprekend hadden lorrendraaiers met buitenlandse passen de bijbehorende vlaggen in hun bezit. Zo had de *Carolus Secundus* een Portugese vlag, geus en wimpel aan boord, gaven de reders van de *Koning van Pruijssen* de schipper Brandenburgse vlaggen mee en trof het compagniepersoneel op de *Marquis de Prie I*, zoals we hiervoor zagen, de vlag van de Oostenrijkse Nederlanden aan.[171]

Ten tijde van oorlog of andersoortige conflicten werden de regels betreffende de vlagvoering dikwijls geschonden en was het niet ongebruikelijk om de vijand door valse vlag te misleiden. Vooral kapers en lorrendraaiers maakten zich hieraan veelvuldig schuldig, want vlaggen waren per slot van rekening goedkoper dan geschut. De gebruikte vlaggen waren nationale vlaggen van buitenlandse handelscompagnieën die op West-Afrikaanse kust factorijen bezaten en legitieme concurrenten van de WIC waren. De meest gevoerde vlag was de Engelse. Zo meldde directeur-generaal Sevenhuijsen in 1700 dat veel schepen onder Engelse vlag voeren. Dat dit een effectief middel van lorrendraaiers was om uit handen van de Compagnie te blijven, bleek uit datzelfde verslag. Volgens Sevenhuijsen had de compagniekruiser *Gouden Arent* weinig succes geboekt in zijn strijd tegen de lorrendraaiers, omdat het scheepspersoneel dikwijls in verwarring werd gebracht door het grote aantal schepen dat met Engelse vlaggen zeilden. Mocht het compagnieschip al kans zien om een van die schepen te visiteren, dan bleek het daadwerkelijk om een Engelsman te handelen en in de tussentijd zagen de lorrendraaiers hun kans schoon om te ontkomen.[172] Ook Salomon ter Smitte, de WIC-commies van negotie, rapporteerde in zijn reisverslag van januari 1714 dat hij tien Zeeuwse lorrendraaiers tijdens zijn inspectiereis langs de Bovenkust had geteld, waarvan de meeste onder Engelse vlag voeren.[173]

170. NA, NBKG 263, Processtukken *Marquis de Prie*, 1718.

171. NA, NBKG 248 en Na, SG 5773, Inventaris *Carolus Secundus*, 1701; NA, SG 5775, Inventaris *Koning van Pruijssen*, 1716.

172. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 31 juli 1700.

173. NA, WIC 102, 'Notitie van schepen' van S. ter Smitte, 5 december 1713-8 januari 1714.

Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog werden ook Franse vlaggen op opgebrachte lorrendraaiers aangetroffen of werden deze schepen daarmee gesignaleerd. De ondercommies Michiel Heyman berichtte bijvoorbeeld dat hij tijdens zijn reis langs de West-Afrikaanse kust de Zeeuwse lorrendraaier *Herstel van Zeeland* had ontmoet, die 'onder een witte lely' voer.[174]

Naast de hiervoor genoemde vlaggen hadden lorrendraaiers ook andersoortige dundoeken, zoals vleugels, geuzen en wimpels aan boord. Vleugels waren V-vormig ingesneden vlaggen, meestal als meervoudige prinsenvlag uitgevoerd en hingen aan de voortop voor het vaststellen van de windrichting. Geuzen werden aan de vlaggenstok van de blinde steng gedragen en waren doorgaans in de nationale kleuren uitgevoerd, waarbij de kleurvlakken in twaalf of acht driehoeken in het midden samenkwamen.[175] Het was niet ongebruikelijk dat daar een provincie- of stadswapen op was vastgenaaid. Zo werd de Zeeuwse geus, die het wapen van Zeeland op de middelste witte baan droeg, bij verscheidene smokkelschepen aangetroffen. Het tonen van een geus had een aanvullende functie en identificeerde het schip bijvoorbeeld naar plaats van herkomst of reisdoel. Zo werd de rode geus, of bloedvlag, voornamelijk door kaapvaarders gebruikt, maar ook marineschepen en sommige piraten voerden deze vlag met name bij de aanval of als teken dat de aanvallers hun doelwit geen 'kwartier' zouden verlenen, indien weerstand werd geboden.[176] Vaak waren er stadswapens op genaaid. De Middelburgse geus had bijvoorbeeld de afbeelding van een gouden burcht en die van Vlissingen een witte of zilveren Vlissingse kruik. De geus van Veere bezat een wapen met drie horizontale balken in de kleuren blauw, wit en zwart.[177]

De genoemde wimpels waren langgerekte vanen die in twee punten uiteenliepen en aan de grote mast werden bevestigd. Ook deze waren gewoonlijk in de nationale kleuren uitgevoerd.

Bescherming, corruptie en omkoping

Op papier waren de maatregelen tegen de smokkelhandel duidelijk en helder omschreven, maar in de praktijk viel deze vaak anders uit. Dat werd enerzijds veroorzaakt door de onwil van de Zeeuwse stadsregeringen om de in de plakkaten vastgelegde bepalingen ten uitvoer te brengen en anderzijds door de alom heersende corruptie die een belangrijk obstakel bleek te zijn bij een effectieve bestrijding van de smokkelhandel. Willem Bosman maakte hier in de achttiende eeuw al een toespeling op in zijn uiteenzetting over de lorrendraaierij. Daarin schreef hij dat als het compagnieper-

174. NA, NBKG 257-264, Inventarissen *Swarte Arent Galeij, Zeeuwse Galeij, Anna Catharina, Herstel van Africa* en *Juffrouw Brigitta*, 1714-1721; NA, NBKG 82, M. Heyman aan H. Haringh, 5 augustus 1715.

175. Van Beylen, 'Scheepstypen', 69-71.

176. Kamer, *Het VOC-retourschip*, 211-212. Wilson, *Flags at Sea*, 57; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 172.

177. Wilson, *Flags at Sea*, 58.

soneel zich ‘wat beter wijs opgesteld was geworden daar hadden er seekerlijk vrij meer in de kaars gevlogen’. Met dat laatste doelde hij op het geringe aantal smokkelaars dat tegen de lamp liep, ondanks de aanwezigheid van velen. Hij wilde overigens niemand beschuldigen, ‘wijl een iegelijk zijn zwakheijd heeft’.[178]

In het bijzonder het hogere compagniepersoneel maakte zich stelselmatig schuldig aan particuliere handel met lorrendraaiers die niet alleen schadelijk voor de WIC was, maar waardoor smokkelaars ook de hand boven het hoofd werd gehouden. Zo berichtte directeur-generaal Willem de la Palma in 1703 dat zijn voorganger Johan van Sevenhuijsen en enkele anderen meermaals met Zeeuwse smokkelschepen hadden gehandeld. Om onopvallend te werk te gaan, had Van Sevenhuijsen zijn slaven of locale caboceers de opdracht gegeven om ’s nachts met kano’s naar de Zeeuwse lorrendraaiers te roeien om daar goud tegen koopmanschappen te verhandelen. De goederen, die hij tegen aantrekkelijk lage prijzen inkocht, werden later met winst van de hand gedaan.[179] Maar zelf kon De la Palma daar ook geen weerstand tegen bieden. Na zijn dood, in 1705, kwam een grote corruptiezaak aan het rollen, toen een restant van een smokkellading in een van zijn verblijven werd aangetroffen. Ook fiscaal Johan Radermacher, die het gerechtelijk onderzoek naar de frauduleuze handelingen van Sevenhuijsen had geleid en opperkoopman Nicolaas Poll waren daarbij betrokken. Het drietal had voor eigen rekening een grote hoeveelheid koopmanschappen van zeelieden van de opgebrachte Zeeuwse lorrendraaier *Andrinna* gekocht en die vervolgens met winst doorverkocht. Daarmee hadden zij de Compagnie voor een niet onaanzienlijk bedrag benadeeld. Toen de nalatenschap van De la Palma door zijn opvolger Pieter Nuijts werd geïnventariseerd, bleek dat hij bovendien grote hoeveelheden goud en zilver, alsmede kostbare schilderijen en huisraad in zijn bezit had die een waarde vertegenwoordigden van ruim 77.000 gulden. Met een salaris van slechts driehonderd gulden moet hij deze rijkdommen tijdens zijn drieënhalf jaar durende directeur-generaalschap grotendeels op illegale wijze hebben vergaard.[180] In diezelfde periode kwam commies Johan Snoek ook nog in opspraak, toen bekend werd dat hij voor ruim 7.600 gulden buskruit, vuurwapens en brandewijn van een lorrendraaier had gekocht.[181]

Om hun broodheren in patria gerust te stellen, verstuurde de leiding in Elmina geregeld berichten en onderzoeksrapporten over vermeende corruptiezaken van het ondergeschikte compagniepersoneel. Zo was het gedurende het eerste decennium van de achttiende eeuw niet onopgemerkt gebleven dat compagniekruisers weinig succes boekten in hun strijd tegen de smokkelhandel. Keer op keer meldden de kapiteins dat zij achter het net hadden gevist, omdat hun schepen in slechte staat verkeerden of dat

178. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 9.

179. NA, WIC 97, J. Radermacher versus J. van Sevenhuijsen, 10 juni en 23 juni 1702; NA WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, 10 oktober 1703.

180. NA, WIC 98, Stukken betreffende de particuliere handel van W. de la Palma, 480-513: Den Heijer, ‘Troebelen op de Kust’, 128.

181. NA, WIC 917, P. Nuijts aan Heren Tien, 13 november 1705.

de lorrendraaiers hen te snel af waren geweest. Toen in 1704 de *Hoop* en *Jonge Willem*, twee Zeeuwse lorrendraaiers die voor Cape Coast Castle voor anker lagen, na een langdurige blokkade van twee WIC-schepen op opzienbare wijze wisten te ontkomen, gelastte De la Palma een onderzoek. Hij concludeerde dat het 'een gepremediteert schelm stuk' was van Sijmon Koster, de gezagvoerder van de compagniekruiser *Carolus Secundus*, omdat hij in Elmina liep te 'lanterfantende', terwijl de twee genoemde lorrendraaiers aanstalten maakten om te vertrekken. Bovendien bleek dat Koster, die zelf ooit als lorrendraaier op Afrika had gevaren, ten tijde van de blokkade aan boord van de smokkelschepen was geweest. Volgens zijn zeggen had hij, behalve wat stokvis en grauwe erwten, niets van de lorrendraaiers ontvangen. Uit hetzelfde onderzoek kwam eveneens naar voren dat Koster enkele maanden daarvoor een Portugees schip zonder de verplichte handelspas had betrapt, maar die had laten varen, nadat de Portugese schipper hem enkele vaatjes kilduivel en rollen tabak had gegeven.[182]

Een saillant detail was dat De la Palma in dezelfde brief, waarin hij het laakbare optreden van Koster beschreef, zichzelf moest verantwoorden voor de verzendingswijze van eerdere poststukken. Een jaar daarvoor had hij, ondanks het uitdrukkelijke verbod van de bewindhebbers, met een van de hiervoor genoemde lorrendraaiers een brief voor de WIC meegegeven.[183] Deze niet ongebruikelijke handelswijze gaf niet alleen blijk van een goede relatie tussen compagniepersoneel en smokkelaars, maar ook van onzorgvuldig bestuur. Er bestond een niet ondenkbaar risico dat lorrendraaiers de post niet zouden bestellen, zoals eerder was gebleken, of dat zij relevante informatie, over bijvoorbeeld de staat van de forten of de Afrikaanse vraag naar handelsproducten, in handen kregen.[184]

Ook in de daaropvolgende jaren werden gezagvoerders van compagnieschepen, zoals Ary Thuijn en Jan van der Hoeven, door de leiding in Elmina van particuliere handel en corruptie beschuldigd. Zo bleek dat Thuijn, schipper van de *Mouree*, zich enkele dagen op de Zeeuwse lorrendraaier *Den Hulsboom* had opgehouden en zich daar te goed had gedaan aan een grote hoeveelheid drank. Daarna zeilde hij samen met het smokkelschip in zuidelijke richting, maar door zijn door drankzucht veroorzaakte onbekwaamheid liep het compagnieschip verscheidene malen aan de grond. Na een

182. NA, WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, 31 augustus 1704; Na, NBKG 249, Verhoor Sijmon Koster, 26 april 1704.

183. NA, WIC 54, Verbod WIC voor verzending van correspondentie met lorrendraaiers, 1 november 1701. In maart 1704 werd dit verbod nogmaals uitgevaardigd, nadat er correspondentie met de lorrendraaiers de *Gouden Draak* en *Hoop* was meegegeven.

184. NA, WIC 372, Resoluties kamer Amsterdam, 26 augustus 1717. De commandeur van Sint Eustatius werd door de Amsterdamse bewindhebbers berispt voor het verzenden van post met een lorrendraaier; NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 15 april 1700. Op 20 oktober 1698 gaf Van Sevenhuijsen een brief mee aan de lorrendraaier *Catharina Jacoba*, die in een andere brief, van fiscaal Johan Radermacher aan zijn broer Daniël in Middelburg, was ingesloten. De brief verdween spoorloos.

proces werd hij uit compagniedienst ontslagen en werden zijn tegoeden geconfisqueerd.[185] Op de zelfverrijking van andere gezagvoerders, zoals kapitein Van der Hoeven, zal in hoofdstuk 5 nader worden ingegaan.
De corruptie bleef niet tot Afrika beperkt. Ook in het Caribische gebied, en met name op Sint Eustatius, kwam een aantal zaken aan het licht.[186] Zo ontving Isaac Lamont, de commandeur van het genoemde eiland, in 1701 het schip *Fortuijn* als cadeau voor 'eenige gedane diensten' van enkele Zeeuwse reders. Bij aankomst op Sint Eustatius verkeerde het jacht overigens in slechte staat. Het werd enige tijd later gesloopt.[187]
Dat het compagniepersoneel zich op Sint Eustatius met de smokkelhandel inliet, was niet verwonderlijk. Als onbezoldigde WIC-functionarissen verdienden zij de kost als planter. Zij deelden de problemen en belangen van anderen, zoals de grote vraag naar slaven.[188] Aan het begin van de achttiende eeuw werd een groot deel van de compagnieslaven vanuit Afrika verscheept naar Curaçao dat als entrepot diende voor de andere Caribische eilanden en de Zuid-Amerikaanse kust. De slavenaanvoer naar de Bovenwindse Eilanden stagneerde echter, wat een tekort aan slaven tot gevolg had. Noodgedwongen deden plantagehouders een beroep op lorrendraaiers, die hun slaven bovendien nog goedkoper aanboden dan de Compagnie. Toen het eiland tijdens de Spaanse Successieoorlog tot overmaat van ramp door Fransen werd geplunderd, waarbij veel slaven werden afgevoerd, ontstond een nijpend tekort aan zwarte arbeidskrachten. Daarom dienden de planters na de oorlog een verzoek in bij commandeur Jan Simonsz. Doncker om op legale wijze met lorrendraaiers te mogen handelen.[189] Het rekest werd naar de Heren Tien doorverwezen, die het verzoek om vanzelfsprekende redenen afwezen. Dat bracht de commandeur in een lastig pakket, want een verbod om met smokkelaars te handelen zou veel weerstand oproepen bij de bevolking.[190] Doncker koos eieren voor zijn geld en legde de smokkelaars in de daaropvolgende jaren geen strobreed in de weg. Overigens had hij er nooit blijk van gegeven een tegenstander van de illegale slavenhandel te zijn. Zo trad hij als procureur op voor Zeeuwse reders en vertegenwoordigde hij in 1700 bijvoorbeeld de Vlissingse koopman Jacobus Brakman. Namens hem vorderde hij van schipper Nicolaas Blonckebijle een schuld voor 71 slaven die Blonckebijle van een van Brakmans lorrendraaiers had gekocht.[191]

185. NA, NBKG 261, Processtukken Ary Thuijn, 1716.
186. Knappert, *Geschiedenis*, 8; Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 129.
187. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, juni 1702; NA, CR 631, Memorie I. Lamont aan Heren Tien, 1706.
188. NA, WIC 1197, Soldijboeken Sint Eustatius. Vanaf 1726 werd het personeel op het eiland betaald.
189. NA, WIC 248 Rekest van eilandbewoners van Sint Eustatius aan J.S. Doncker, 1 januari 1714. Het verzoekschrift was door 44 burgers ondertekend.
190. Knappert, *Geschiedenis*, 8.
191. GAA, Not 6719-131, 20 augustus 1700.

Doncker speelde dus gedurende de eerste twee decennia van de achttiende eeuw een niet onaanzienlijke rol op het eiland, dat geteisterd werd door intriges en wanbestuur. Zo ondervond Isaac Lamont, toen hij in 1701 als commandeur van het eiland werd geïnstalleerd, direct veel tegenwerking van de genoemde plantagehouder, omdat Lamont de zijde van Donckers rivaal had gekozen. Doncker bracht allerlei verdachtmakingen tegen Lamont in omloop en slaagde er uiteindelijk in om de commandeur uit zijn functie te laten ontheffen. Lamont wendde zich voor een revisieverzoek tot de Heren Tien en werd in 1707 gerehabiliteerd.[192] Doncker, die in 1704 de vacante plaats van commandeur had ingenomen, werd echter niet van zijn post ontheven, waardoor het eiland in de daaropvolgende jaren door twee commandeurs werd bestuurd. Aan het onderlinge vijandschap kwam een eind, toen Lamont in 1709 overleed.[193]
Nu zijn rivaal van het toneel verdwenen was, zwaaide Doncker tot aan zijn dood de scepter over het eiland. In 1717 werd hij opgevolgd door Gerard de Mepsche, die door zijn dronkenschap evenmin erg geliefd bleek te zijn onder de eilandbewoners. Ook hij werd spoedig gecompromitteerd. Kort na zijn aantreding legde Jacob Stevensen, een van de planters, een verklaring af dat de nieuwe commandeur enkele slaven van lorrendraaiers als 'vereering' had gekregen.[194] De commandeur was woedend en dreigde de genoemde plantagehouder dood te schieten en gaf soldaten de opdracht een kanon in gereedheid te brengen en die op het huis van Stevensen te richten. Tot een schietpartij kwam het echter niet, maar het regende daarna wel klachten en ook De Mepsche verdween vervolgens van het toneel.[195]
Andere niet welgezinde gezagdragers ondergingen eenzelfde lot. Toen de nieuw aangestelde fiscaal Johannes Meijer de lorrendraaierij voortvarend wilde aanpakken en bij een visitatiepoging van de gearriveerde smokkelaars de *Jager* en *Vergulde Vrijheid* werd beschoten, ondernam commandeur Johannes Heijlinger niets tegen de lorrendraaiers. Sterker nog, hij gaf deze later zelfs toestemming om hun slaven op het eiland te verhandelen. Kort daarna werd ook Meijer van corruptie beschuldigd. Meerdere personen verklaarden dat matrozen van smokkelschepen slaven naar het huis van de fiscaal hadden gebracht, die vervolgens gevangen werd gezet. Meijer verdedigde zich met de verklaring dat hij door Johannes Lindesaij en anderen valselijk was beschuldigd en voegde daaraan toe dat 'deeze vooraanstaande monsieurs' veel zaken hadden gedaan met lorrendraaiers. De schippers kwamen dagelijks aan land en konden hun slaven publiekelijk verkopen.[196]

192. NA, WIC 1, Resoluties Heren Tien, 14 december 1703; NA, CR 631, Memorie I. Lamont aan Heren Tien, 1706; Knappert, *Geschiedenis*, 14-17.
193. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 129-130.
194. NA, WIC 248, Verklaring J. Stevensz., 4 november 1717, 254.
195. NA, WIC 248, verklaringen van soldaten van Fort Oranje, 4 november 1711, 258; Verklaring van J. Lindesij, 9 september 1717, 268; Vijf verklaringen van diverse personen ten last van G. de Mepsche, 274-285; Knappert, *Geschiedenis*, 42-47.
196. NA, WIC 1181, Tweede rekest van J. Meijer, januari 1720; NA, WIC 248, J. Meijer aan kamer Amsterdam, 18 juli 1721.

De genoemde Lindesaij, die in 1723 tot commandeur werd benoemd, wordt door C.Ch. Goslinga 'probably the most corrupt employee on the WIC's payroll' genoemd. Hij was met de eerdergenoemde Doncker en Stevensen geparenteerd en samen vormden zij een soort triumviraat dat de slavenhandel op het eiland controleerde. Pas in 1728 grepen de Heren Tien in, nadat zij een reeks van klachten hadden binnengekregen. Lindesaij werd ontslagen, net als de zoon van Doncker, die als kapitein de militie aanvoerde.[197]

Besluit

Er wordt wel eens beweerd dat de organisatiestructuur van de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika niet aan die van de WIC kon tippen. Het tegendeel is waar. De organisatoren van de smokkelhandel waren niet alleen goed geïnformeerd over de Afrikaanse vraag naar handelsgoederen, maar kenden bovenal de gevaren die hen te wachten stonden en de getroffen reisvoorbereiding heeft er in grote mate toe bijgedragen dat een relatief gering aantal lorrendraaiers tegen de lamp liep. Zo waren de meeste smokkelschepen welbezeilde en wendbare middelgrote fregatten die hun tegenstanders veelal het nakijken lieten en ook als het op confrontaties aankwam, stonden de lorrendraaiers hun mannetje. Daarbij werden tactieken uit de kaapvaart niet geschuwd. Naast snelle en goedbewapende schepen waren de ervaren schippers voorzien van goede instructies en van allerlei passen die een veilige passage naar Afrika garandeerden of waarmee het WIC-octrooi kon worden ontdoken. Lorrendraaiers bezaten weliswaar geen handelsforten op de West-Afrikaanse kust, maar zij wisten door lage verkoopprijzen en giften hoge WIC-functionarissen te corrumperen. Daardoor konden zij op betrekkelijk eenvoudige wijze binnen het octrooigebied van de WIC opereren. Bovendien waren zij welkome gasten bij buitenlandse handelscompagnieën, waar zij volop bescherming genoten. Ook voor de slavenhandel hadden zij, net als de WIC, een Caribisch eiland tot hun beschikking dat als entrepot voor hun slaven diende. Mocht de scheepsreis ondanks de getroffen maatregelen door confiscatie, roof of schipbreuk toch spaaklopen, dan waren de meeste smokkelschepen met ladingen door verzekeringen gedekt.

Zowel de plaatselijke als gewestelijke Zeeuwse besturen waren goed geïnformeerd over de ophanden zijnde uitreding van lorrendraaiers, maar traden daar niet tegen op. De protectie die de Zeeuwse smokkelaars van deze overheden genoten, kan beschouwd worden als een van de maatregelen om de Zeeuwse handelsvaart boven water te houden. Voor veel Zeeuwse regenten was het verbod op de vrije vaart op West-Afrika en de bestrijding van de smokkelhandel een poging om Zeeland economisch ten gronde te richten. Zij waren ervan overtuigd dat de Hollanders hen van de lucratieve handel op Afrika wilden uitsluiten, net als dezen eerder hadden gedaan door tijdens de oorlogsjaren een handelsverbod op brandewijn uit te vaardigen. Ook die maatregel had veel Zeeuwse kooplieden hard getroffen. Zeeuwse kooplieden voerden daarvoor verscheidene argumenten aan, zoals het in compagniedienst nemen

197. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 127-132.

van voormalige lorrendraaiers en het om zeep helpen van de winstgevende Zeeuwse slavenhandel op Sint Eustatius in 1720. Ook de handelspermissie voor Arguin, die de Compagnie aan verscheidene Amsterdamse en Rotterdamse reders in 1711 had verleend, sterkten hen in hun opvatting.[198]

198. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 1730, 250 en 254; ZA, VVvC 32, 'Memorie van particuliere schepen die in Holland zijn geëquipeerd en afgeladen na de kust van Guinea in Africa', 15 december 1716. Zie verder hoofdstuk 1 en 5.

4. Goederen en slaven

Net als de WIC dreven lorrendraaiers ruilhandel op de West-Afrikaanse kust. Volgeladen met Europese koopmanschappen vertrokken zij vanuit de Nederlandse havensteden richting Afrika, waar de producten tegen goederen en slaven werden verhandeld. Het assortiment aan koopmanschappen was groot en varieerde van uiteenlopende soorten textiel, buskruit en vuurwapens tot spiegels, naalden en hoeden. Om orde te scheppen in deze grote verscheidenheid aan producten zijn deze in verschillende categorieën gerangschikt, die in de navolgende paragrafen behandeld zullen worden. Voor dit onderzoek is voornamelijk gebruikgemaakt van cargalijsten van verzonden koopmanschappen en taxatielijsten van opgebrachte smokkelschepen die aan de processtukken werden toegevoegd. Daarbij dient te worden opgemerkt dat dit een relatief gering aantal is.

Betrouwbaar cijfermateriaal over Afrikaanse exportproducten is nog lastiger te vergaren. Daarvoor zijn we bijna volledig aangewezen op de hiervoor genoemde taxatielijsten. Slechts incidenteel vermeldt een achttiende-eeuwse krant de retourlading van een lorrendraaier of geeft een veilingadvertentie enige aanvulling. Op basis van beschikbare exportgegevens zal een omvang worden geschetst en daarbij zullen de cijfers, voor zover mogelijk, vergeleken worden met die van de WIC.

Naast Afrikaanse producten handelden lorrendraaiers ook in slaven. Over de omvang van de illegale slavenhandel en het Nederlands aandeel daarin is in de afgelopen decennia veelvuldig geschreven. De meeste publicaties blijven echter steken bij de onderzoeksresultaten van Postma of baseren hun bevindingen op de vrije vaart op West-Afrika na 1730. Daarbij valt op dat de illegale slavenhandel wordt gemarginaliseerd of juist sterk wordt overdreven.

Verder zal blijken dat de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika anders georganiseerd was dan die van de WIC. Met name de wijze van handelen verschilde sterk. Zo zeilden compagnieschepen doorgaans direct naar Elmina, waar de verzamelde Afrikaanse producten en slaven werden ingeladen. Lorrendraaiers bezaten geen handelsforten op de West-Afrikaanse kust en verwierven hun handelswaar door middel van tijdrovende kusthandel. Daarbij bleef vaak een deel van de uit Europa verscheepte koopmanschappen onverkocht en deze producten moesten schippers op de thuisreis aan andere handelaren verkopen. Waren de smokkelschepen eenmaal in Nederland gearriveerd, dan moesten de ingekochte producten nog aan de man worden gebracht. Dit vond meestal via openbare veilingen plaats, waar ook de eventueel onverkochte koopmanschappen werden verkocht. Op deze verkoop in de Republiek, de kooplieden en de daaropvolgende Afrikaanse goederenstroom in Europa zal nader worden ingegaan.

Afsluitend zal in dit hoofdstuk het rekeningboek van de *Peerl*, dat door Verhees-van

Meer in 1986 al is beschreven, onder de loep worden genomen.[1] Dit unieke document, dat in het Zeeuws Archief bewaard wordt, verschaft ons een goed inzicht in het handelsproces van een lorrendraaier. In dit document worden zowel de aankoop van Europese koopmanschappen voor de reis als de verkoop van West-Indische producten na afloop van de handelsmissie beschreven. Bovendien laat het rekeningboek licht schijnen op zaken als aan- en verkoopprijzen van koopwaar en de bijkomende kosten van een uitreding. Maar bovenal toont het kasboek ons de drijfveren van kooplieden om in de risicovolle handelsvaart te investeren.

Import in Afrika

Om inzicht te krijgen in de lading koopmanschappen, het zogenaamde 'cargasoen', zijn de bewaard gebleven cargalijsten van opgebrachte lorrendraaiers onderzocht. Deze ladingslijsten, die door de boekhouders voor vertrek uit de Republiek werden opgesteld, vermeldden exact hoeveel handelsgoederen, bestemd voor de Afrikaanse markt, werden ingescheept. Bovendien bevatten zij inkoopprijzen wat het mogelijk maakt de waarden te vergelijken. Toch moet hier een kanttekening bij worden geplaatst, want niet alle verscheepte handelswaar werd in de boeken vermeld. Eigen goederen of voering, die met toestemming van de reders door bemanningsleden werden vervoerd en sommige halve winstgoederen stonden bijvoorbeeld niet genoteerd. De cargalijsten bevatten dus alleen koopmanschappen die door de rederij werden verscheept.

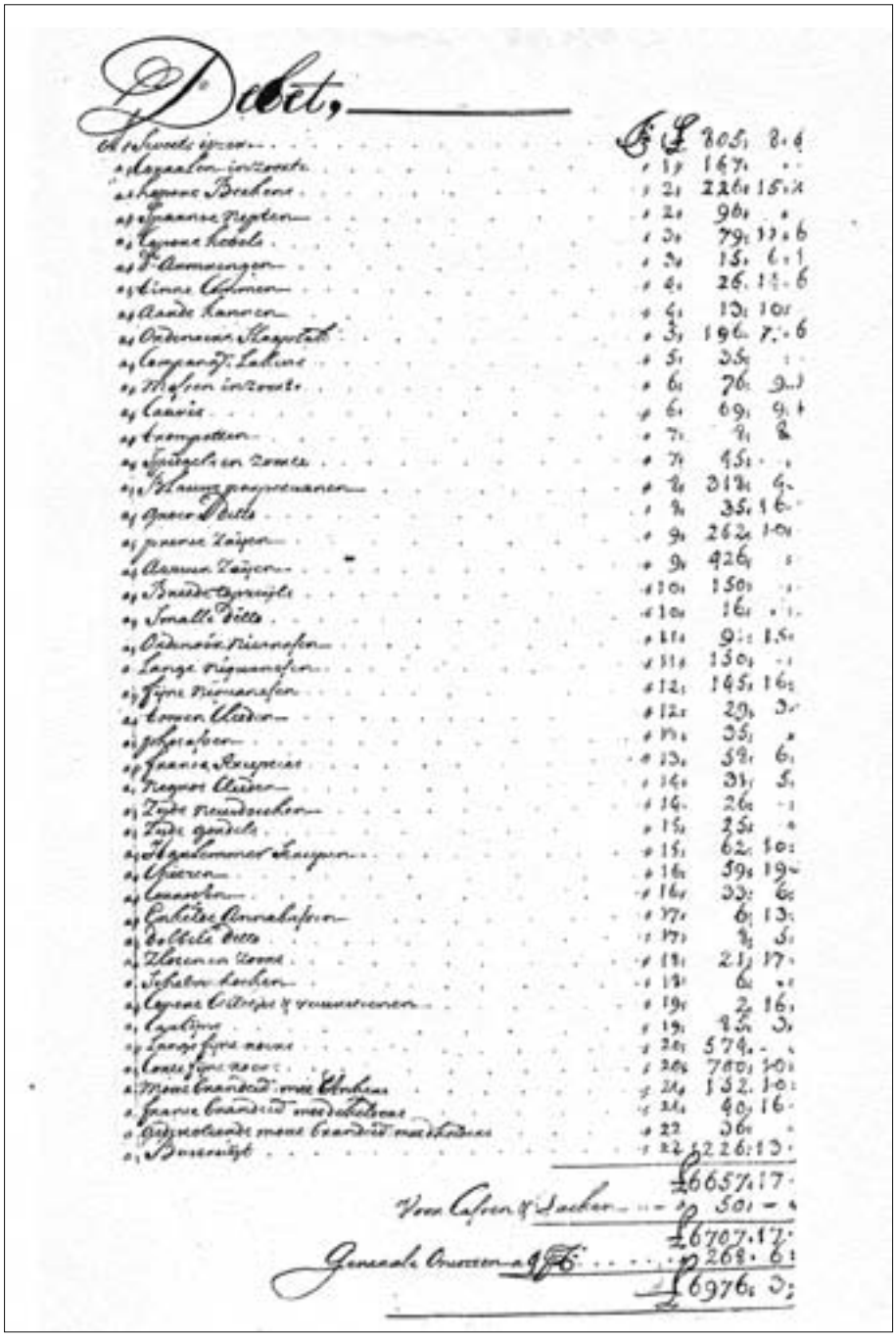
Tabel 4.1. Afrikaanse importgegevens van koopmanschappen, aan de hand van cargalijsten van 25 lorrendraaiers

product	waarde in guldens	percentage
textiel	202.248	35,9%
vuurwapens	70.823	12,6%
buskruit	93.626	16,6%
onbewerkt ijzer	67.239	11,9%
bewerkt metaal	65.568	11,6%
alcoholica	38.049	6,7%
kralen	14.007	2,5%
kauries	1.432	0,3%
diversen	10.533	1,9%
totaal	563.525	100%

Bronnen: NA, NBKG 248-266; NA, MCC 1350; NA, WIC 1152; ZA, Hs 204

Daar slechts 21 cargalijsten van opgebrachte lorrendraaiers en vier van niet opgebrachte smokkelschepen bewaard zijn gebleven, was aanvullend onderzoek nodig.

1. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 140-141.



Cargalijst van de opgebrachte lorrendraaier *Zeeuwse Galeij*, 1715. (Nationaal Archief)

Daarvoor is gebruikgemaakt van alle bewaard gebleven inventarissen en taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers, dus inclusief die waarvan de cargalijsten reeds zijn onderzocht. In totaal zijn dat er 42. De inventarissen en taxatielijsten werden na confiscatie van het smokkelschip opgesteld om enerzijds fraude of diefstal te voorkomen en dienden anderzijds voor de waardebepaling van schip en lading, op grond waarvan de premie voor de bemanning en fiscaal kon worden vastgesteld.[2] Ook deze documenten bevatten vertekeningen, omdat een deel van de koopmanschappen reeds was verhandeld of omdat de voering van de bemanning met opzet buiten de compagnieboeken werd gehouden om met deze koopmanschappen later particuliere handel te drijven.[3]

In een enkel geval werd een lorrendraaier vlak na aankomst op de West-Afrikaanse kust opgebracht en had de bemanning nog geen kans gezien om te handelen. Dan zou men verwachten dat carga- en taxatielijst overeenkwamen, maar dat bleek niet het geval te zijn. Zo merkt Parmentier in zijn artikel over de Vlaamse Guineavaart terecht op dat er een evident verschil bestaat tussen de cargalijst van de *Marquis de Prie I*, waarop een totaal van 36.000 gulden aan koopmanschappen stond genoteerd, en de taxatielijst die na confiscatie van het smokkelschip werd opgesteld. Op de laatste lijst taxeerde het compagniepersoneel hetzelfde assortiment koopmanschappen op nog geen 27.000 gulden.[4] Deze verschillen zijn deels verklaarbaar. Ten eerste werden bij de uitreding andere kosten in rekening gebracht, zoals arbeidsloon, vaatwerk, opslag in pakhuizen, vrachtkosten en uitgaande rechten, die bij de betreffende koopmanschappen werden verrekend. Ten tweede liep een deel van de lading schade op tijdens de reis, door bijvoorbeeld oxidatievorming of vraat van ongedierte, wat de waarde verminderde. En in het geval van de *Marquis de Prie I* werd, zoals we hierna zullen zien, ook nog een lading onbewerkt ijzer verzonden dat in Afrika minder werd gewaardeerd. Maar daarmee is niet alles verklaard. Zo werden bijvoorbeeld vuurstenen, die niet aan waardevermindering onderhevig waren, door de reders voor vijftig stuivers per duizend stuks geboekt. De Compagnie rekende slechts veertig. Een vergelijkbaar voorbeeld waren de metalen armbanden die voor 54 gulden per honderd pond waren ingekocht en in Elmina op slechts 36 gulden werden getaxeerd. Ook bij andere producten vinden we vergelijkbare verschillen.[5] Een verklaring is hier niet voor te geven, want de verantwoordelijke fiscaal had een tegengesteld belang. Hij ontving immers twee procent van de taxatiewaarde van schip en lading.

2. Kors, *Lorrendraaien*, 7.

3. Zie hoofdstuk 3, Bescherming, corruptie en omkoping.

4. Parmentier, ‘The Ostend Guinea-Trade’, 187.

5. NA, NBKG 263, Carga- en taxatielijst van de *Marquis de Prie I*, augustus 1718 en januari 1719.

Tabel 4.2. Afrikaanse importgegevens van koopmanschappen, aan de hand van taxatielijsten van 42 opgebrachte lorrendraaiers

product	waarde in guldens	percentage
textiel	230.531	35,8%
vuurwapens	102.878	15,9%
buskruit	98.482	15,3%
onbewerkt ijzer	72.311	11,2%
bewerkt metaal	74.913	11,6%
alcoholica	18.982	2,9%
kralen	17.456	2,7%
kauries	1.670	0,3%
diversen	27.804	4,3%
totaal	644.731	100%

Bronnen: NA, NBKG 248-266; NA, WIC 97-106; NA, WIC 124; NA, SG 5773-5776; NA, VWIS 929; NA WIC 1152

Zoals uit beide tabellen valt af te lezen, vormde textiel, met circa 36 procent van de verscheepte koopmanschappen, de hoofdmoot van de lading, gevolgd door vuurwapens en buskruit, die samen dertig procent voor hun rekening namen. De resterende 34 procent werd gevormd door de overige producten.
In zijn onderzoek naar de WIC heeft Den Heijer de Afrikaanse importgegevens voor de periode 1700-1723 uitgewerkt. Daarbij heeft hij de categorieën vuurwapens en buskruit samengevoegd en de bewerkte metalen producten en kralen in de categorie diversen ondergebracht. Volgen wij zijn voorbeeld dan blijkt uit tabel 5.3 dat er substantiële verschillen bestaan tussen de Afrikaanse import van de WIC en lorrendraaiers. Hierna zal daar dieper op worden ingegaan.

Tabel 4.3. Afrikaanse importgegevens, van lorrendraaiers en WIC (in procenten)

	textiel	militaria	kauries	alcoholica	staafijzer	diversen
cargalijsten lorrendraaiers	35,9	29,2	0,3	6,7	11,9	16
taxatielijsten lorrendraaiers	35,8	31,2	0,3	2,9	11,9	17,9
schepen van de WIC	50,6	12,2	11,2	4,3	2,2	19,5

Bronnen: tabellen 4.1, 4.2 en Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, tabel 5.4

Het assortiment aan koopmanschapen voor de Afrikaanse markt bleef gedurende de eerste helft van de achttiende eeuw niet constant, maar varieerde door de vraag.

Volgens een notitie, die enkele Zeeuwse kooplieden in 1729 ter ondersteuning voor een vrije handelsvaart op Afrika opstelden, en gegevens van de MCC, die vanaf 1730 op West-Afrika ging varen, zien we dat het aandeel vuurwapens en buskruit stijgt. Ook alcoholica en bewerkte metalen producten vonden meer aftrek. Daarentegen nam het aandeel textiel iets af.[6]
Gemiddeld bedroeg de waarde van de lading handelswaar van een lorrendraaier circa 22.500 gulden. Hier is de voering van de bemanning niet bij gerekend. Volgens een lijst van geconfisqueerde Zeeuwse smokkelschepen die door de voormalige Zeeuwse bewindhebber van de WIC, Samuel Radermacher, rond 1730 werd opgesteld, bedroeg de waarde van de particuliere lading ongeveer een derde van het 'cargasoen'.[7] Samen levert dat een totaalwaarde aan koopmanschappen van 30.000 gulden op.

Textiel
Zoals we hiervoor zagen was textiel het meest verkochte product in West-Afrika. Het kende een grote verscheidenheid van tientallen verschillende soorten stoffen die uit meerdere landen afkomstig waren. Zo kwamen de katoenen stoffen voornamelijk uit Azië. Deze werden door de VOC of buitenlandse zusterorganisaties in Europa aangevoerd. In 1700 kochten de belanghebbenden van de smokkelschepen *Peerl* en *Fortuijn* bijvoorbeeld voor ruim 27.000 gulden aan 'fotassen, nicanesen en carroots' van de VOC.[8]
De goedkoopste Aziatische stoffen waren broulis en baftas, twee uit India afkomstige katoensoorten. Ook het iets duurdere chits, een beschilderde stof, kwam daarvandaan. Daarnaast bestond de 'inlandse chits', een eveneens in India vervaardigde katoenen stof, die in de Republiek werd beschilderd.[9] Een andere, veelgevraagde Indiase katoensoort was het guinees, dat vooral om de blauwe kleur werd verkocht. Veel katoenen stoffen waren overigens in die kleur geverfd, soms in afwisselend witte en blauwe banden, omdat daarvoor een duidelijke Afrikaanse voorkeur bestond. Maar ook gestreepte dessins en bloemmotieven vonden gretig aftrek. Andere Aziatische stoffen die door lorrendraaiers werden verzonden, waren de eerdergenoemde carroots, nicanesen, lemniassen en tapsels.[10]
Naast katoen uit India, bestond het in West-Afrika geïmporteerde textiel voornamelijk uit Europese stoffen. Bij verreweg de meeste opgebrachte lorrendraaiers bleek meer dan driekwart van de textiellading van Europese makelij te zijn. Bij sommige smokkelaars liep dat zelfs op tot honderd procent.[11] Enkele veel geïmporteerde

6. ZA, RvC L/39, 'Notitie of carga van een scheepje van 70 voet', 1729; Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 143-145.
7. ZA RvC L/13 en NA, CR 596, Lijst van geconfisqueerde Zeeuwse schepen, sedert 1714.
8. ZA, Hs 204, Equipage van de *Peerl* en *Fortuijn*, 1700.
9. Hartkamp-Jonxis, *Sits*, 31-41.
10. Everaert, *De Franse slavenhandel*, 35; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 117.
11. NA, NBKG 250-257, Taxatielijsten *Jonge Willem, Schorenburg, Snelle Hoeker* en *Rusteloze Galeij*, 1707- 1715.

Europese stoffen waren platthillios en perpetuanen. De eerste was een wit linnen dat uit Silezië en Bohemen afkomstig was en op veel lorrendraaiers werd aangetroffen.[12] De perpetuanen, een gekeperde wollen stof van zeer fijne kwaliteit, werden in Engeland vervaardigd. Daarnaast vermelden de inventarissen van opgebrachte lorrendraaiers nog 'Rouaanse lijnwaat, Vlaams linnen en annebassen'.
Zeer omvangrijk was de import van 'lorrendraaier of enterloper slaaplakens'. Van deze halfversleten linnen beddenlakens moeten vele tienduizenden hun weg naar Afrika gevonden hebben. Op enkele smokkelschepen werden een paar duizend stuks aangetroffen.[13] Naast afgedankte slaaplakens verscheepten lorrendraaiers ook andere in de Republiek vervaardigde textielsoorten. De meeste verhandelde stoffen waren de Haarlemse lijnwaden, een gebleekt linnen, en Leidse saaien. De laatste was net als de perpetuanen een gekeperde wollen stof, die soms onder de namen 'azuur saayen en prince saayen' verhandeld werden.[14]

Buskruit en vuurwapens
De vuurwapenhandel op Afrika ontwikkelde zich rond het midden van de zeventiende eeuw en nam in de daaropvolgende decennia sterk toe. Aan het begin van de achttiende eeuw waren buskruit en vuurwapens veelgevraagde artikelen, maar toch wist de WIC, in tegenstelling tot particuliere handelaren, daar niet goed op te anticiperen. Volgens het compagniepersoneel in Elmina heerste er een permanent tekort aan vuurwapens en moest de Compagnie met lede ogen toezien hoe Afrikaanse handelaren naar anderen uitweken. Wilde de WIC voorkomen dat lorrendraaiers of buitenlandse handelscompagnieën de Afrikaanse handel naar zich toe zouden trekken, wat volgens Bosman grote consequenties zou hebben voor de goudexport, dan moest zij meer wapens importeren. Bosman kreeg gelijk, want toen de bewindhebbers, op verzoek van Afrikaanse handelaren, meer vuurwapens verzonden, nam de goudexport weer toe.[15]
Dat de belanghebbenden bij de smokkelhandel over de toegenomen vraag naar militaire producten goed geïnformeerd waren, blijkt uit de verzonden 'cargasoenen'. Alle lorrendraaiers vervoerden vuurwapens en buskruit, vaak in grote hoeveelheden. Zo trof het compagniepersoneel bij de inbeslagneming van de *Marquis de Prie I* 51.000 pond buskruit op het smokkelschip aan dat door een firma met de initialen 'J.S.' was geleverd. Volgens Parmentier stonden die vermoedelijk voor het Rotterdamse koopmansbedrijf Jacob Senserff en Zoon, dat ook een deel van de overige lading had verzorgd.[16] Twee andere voorbeelden van grote buskruittransporten waren die van de

12. Everaert, *De Franse slavenhandel,* 35.
13. NA, NBKG 256 en 257, Taxatielijsten *Liefde* en *Zeeuwse Galeij*, 1715.
14. NA, NBKG 250 en 263, Taxatielijsten *Jonge Willem* en *Marquis de Prie I*, 1707 en 1719.
15. Bosman, *Naukeurige Beschryving*, I, 183-184; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 132-133.
16. NA, NBKG 263, Taxatielijst *Marquis de Prie I,* januari 1719; NA, IvH 357, WIC aan Staten-Generaal betreffende de *Marquis de Prie*, 30 augustus en 13 december 1719; Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 184-185.

Overwinning van Rijssel en de *Drij Marries*. Aan Hermanus Christaense, boekhouder van het eerstgenoemde smokkelschip, werd in 1715 een exportvergunning verleend voor de uitvoer van 40.000 pond buskruit. Christiaense gaf de Middellandse Zee als bestemming op, maar in werkelijkheid zeilde de schipper naar Angola, waar het buskruit tegen slaven werd verhandeld, die vervolgens op het Caribische eiland Sint Thomas werden verkocht.[17] Het buskruit- en vuurwapentransport van de *Drij Marries* spande de kroon, want toen dit schip in 1726 op smokkelhandel werd betrapt, bleek het maar liefst 2.259 vuurwapens en ruim 55.000 pond buskruit te vervoeren.[18] Dat dit grote verzendingen waren, maakt het importoverzicht van de WIC duidelijk. Tussen 1700 en 1723 exporteerde de Compagnie 1.505.347 pond buskruit naar West-Afrika, met een jaarlijks gemiddelde van 65.500 pond.[19]

De winst op de verkoop van buskruit was hoog. De Compagnie kocht dit product voor vijf stuivers per pond en verkocht het gemiddeld voor vijftien stuivers, waarmee tweehonderd procent winst werd behaald. Dat was inclusief de 'avance', waarmee de exploitatiekosten in Afrika werden gedekt. In sommige perioden steeg de prijs zelfs naar een gulden, waarmee viermaal de inkoopsprijs werd gekregen. De buskruitprijs voor lorrendraaiers was nagenoeg gelijk. Alleen tijdens de Spaanse Successieoorlog steeg die door de verhoogde vraag naar militaire goederen.[20]

Over de verkoopsprijs in Afrika is weinig bekend, maar die zal iets onder die van de Compagnie gelegen hebben. Dat vermoeden wordt ondersteund door het handelsboek van de *Negotie Galeij*, dat later als koopmanshandleiding met een andere lorrendraaier werd meegegeven en vervolgens in handen viel van de WIC. Daaruit blijkt dat de lading buskruit van 30.000 pond een inkoopwaarde had van 7.480 gulden. De lading werd op de West-Afrikaanse kust tegen 58 mark stofgoud geruild, wat bij een goudprijs van 320 gulden dus een winst opleverde van circa 150 procent.[21]

Gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw hebben lorrendraaiers enorme hoeveelheden buskruit naar Afrika vervoerd. Exacte cijfers zijn niet voorhanden, zodat de totale buskruitexport slechts bij benadering kan worden vastgesteld. In het Zeeuwse borgstellingregister voor vuurwapen- en buskruitexport werden 61 uitredingen met bestemming Afrika genoteerd. Door de boekhouders werd 259.100 pond buskruit verantwoord, met een gemiddelde van 4.250 pond per smokkelschip. In werkelijkheid vervoerden zij veel meer buskruit en vuurwapens, waardoor de exportbelastingen op grote schaal werden ontdoken. Van veertien lorrendraaiers, die later op de westkust van Afrika door compagnieschepen werden opgebracht, zijn de

17. NA, AA 2540, Turkse pas *Overwinning van Rijssel*, 14 september 1715; Westergaard, *The Danish West Indies*, bijlage J.
18. NA, WIC 107, Taxatielijst *Drij Marries*, 1726.
19. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, tabel 5.5.
20. ZA, Hs, 204, Equipage *Peerl* en *Fortuijn*, 1700; NA, NBKG 250-257, Cargalijsten *Jonge Willem*, *Schorenburg, Americaanse Galeij* en *Zeeuwse Galeij*, 1707-1715; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 120.
21. NA, NBKG 266, Handelsboek *Negotie Galeij*, 1712-1713. Voor de goudprijs zie paragraaf Goud.

geëxporteerde hoeveelheden buskruit en vuurwapens bekend. Van de ruim 291.500 pond buskruit die zij naar Afrika verscheepten was slechts 55.500 pond bij de Zeeuwse admiraliteit aan gegeven.[22] Gemiddeld was dat ruim 20.800 pond per smokkelschip of bijna vijfmaal de officieel opgegeven hoeveelheid.
Dat Zeeuwse lorrendraaiers grote hoeveelheden buskruit vervoerden, wordt door andere bronnen bevestigd. Volgens een verzoekschrift dat een groep Vlissingse kooplieden rond 1727 opstelde, was er voor de West-Afrikaanse handel ten minste 24.000 pond buskruit per scheepslading nodig.[23] In een ander voorbeeld dat twee jaar later verscheen, bestond de buskruitlading uit 26.400 pond en de lading vuurwapens uit vijfhonderd 'beproeft geweer'.[24]
Om tot een schatting van de door lorrendraaiers geëxporteerde hoeveelheid buskruit te komen, zijn de bekende buskruitverzendingen van vijftig smokkelschepen bij elkaar opgeteld.[25] In totaal vervoerden zij ruim 702.314 pond buskruit, met een gemiddelde van circa 14.050 pond per smokkelschip. Dit gemiddelde zal in werkelijkheid hoger gelegen hebben, omdat niet alle cargalijsten bewaard zijn gebleven en een deel van de buskruitlading reeds was verhandeld. Daarnaast moet een deel in mindering worden gebracht, omdat deze als ammunitie voor het scheepsgeschut diende en niet tot de lading behoorde. Bovendien bleef een deel onverkocht, omdat het door water of anderzijds onbruikbaar was geworden. Toch zijn deze retourladingen buskruit betrekkelijk gering geweest. Bij de Compagnie werd tussen 1700 en 1723 slechts 4,5 procent van het buskruit teruggezonden en dat was, in vergelijking met vuurwapens, bijzonder laag.[26]
Uitgaande van een gemiddelde van 12.000 pond buskruit per lorrendraaier en een totaal aantal uitredingen van circa vijfhonderd smokkelschepen, volgt een buskruitexport van ten minste zes miljoen pond. Dat is, gezien het voorgaande, een voorzichtige schatting die we als ondergrens moeten beschouwen. De WIC exporteerde in dezelfde periode circa twee miljoen pond.[27]

Het assortiment vuurwapens dat lorrendraaiers naar de West-Afrikaanse kust transporteerden, bestond uit ongeveer tien verschillende soorten handvuurwapens. Het meeste voorkomende wapen was de snaphaan, die in diverse uitvoeringen werd aangetroffen. De 'gemeene snaphaan' of ordinair snaphaan was een vuursteengeweer met een vier voet lange loop die geboord was uit een gesmede buis van Essens ijzer. Het was een goedkoop en niet getest wapen dat vanaf het eind van de zeventiende eeuw in Afrika werd geïmporteerd.[28] Daarnaast werden er nog 'fijne ijzeren snaphanen' en

22. ZA, DIB 57, Register der borgtochten, 1708-1719.
23. NA, VWIS 904: 'Kort relaas […], mits betalende behoorlijke recognitie', 7.
24. ZA, RvC L/39, 'Notitie off carga van een scheeptie van 70 voet', 1730.
25. Zie bijlage VII.
26. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 120.
27. Ibidem, 120-121 en tabel 5.5.
28. Richards, 'The import of firearms', 53.

uitvoeringen met koperbeslag verkocht. De overige vuurwapens bestonden voornamelijk uit karabijnen, roers, musketten en musketons. Het eerste genoemde vuurwapen was een kort ruitergeweer, waar ook weer een duurdere variant van bestond, dat het 'Angoolse carabijn' werd genoemd. Musketten waren zware lontgeweren die op een losse vork steunend werden afgevuurd. In het begin van de achttiende eeuw werden deze omslachtig werkende musketten grotendeels door vuursteengeweren vervangen. Het musketon was een zwaar soort karabijn. Roers waren musketten van kleinere afmetingen die zonder hulp van een steunvork werden afgevuurd.[29]

De import van vuursteengeweren bracht volgens sommige historici een revolutie teweeg in de wijze van oorlogvoeren in Afrika. Zo concludeert W.A. Richards dat er een correlatie bestaat tussen het aanbod van vuurwapens en de toegenomen slavenhandel op de Goud- en Slavenkust. Volgens zijn 'gun-slave cycle'-theorie veroorzaakte 'the import of flintlock muskets the most important technical change in West Africa in slave gathering'.[30] Deze ontwikkeling was trouwens al in de achttiende eeuw opgemerkt. Zo schreef een onbekend gebleven opsteller van een memorie over de vrije vaart op de Afrika in 1730 dat de Goudkust 'nu genoegsaem in een slaeffkust verandert' was door de import van grote hoeveelheden vuurwapens en buskruit, wat aanleiding gaf tot verschrikkelijke oorlogen.[31] Toch delen niet alle historici de opvatting van Richards. Zij menen dat het uitbreken van conflicten in Afrika op veel meer factoren berustte en dat de uit Europa afkomstige vuurwapens, die veelal van bijzonder slechte kwaliteit waren, daarbij geen doorslagende rol hebben gespeeld.[32]

De inkoopsprijs van vuurwapens varieerde per type en uitvoering, maar het onderlinge verschil was niet bijzonder groot. Zo betaalde men aan het begin van de achttiende eeuw tweeënhalve gulden voor een karabijn en drie gulden voor een roer. Snaphanen kostten in de Republiek gemiddeld vier gulden per stuk en die verkocht de WIC in West-Afrika voor acht gulden.[33] Volgens het eerdergenoemde handelsboek van de *Negotie Galeij* boekte schipper Johannes Plas een vergelijkbare winst op een partij roers en karabijnen.[34]

De vuurwapenladingen konden, zoals we bij het smokkelschip *Drij Marries* zagen, uit een paar duizend exemplaren bestaan. Een ander voorbeeld was de lading van de *Peerl* in 1700. Naast 35.000 pond buskuit, vervoerde deze lorrendraaier 4.414 roers en karabijnen. Dat dit enorme verzendingen waren, blijkt wel uit het eerdergenoem-

29. Puype, *Het arsenaal van de wereld*, 65; Gawronski, *De Equipage van de Hollandia*, 184-185.
30. Kea, 'Firearms on the Gold and Slave Coasts', 195-200: Richards, 'The import of firearms', 44-47, 50 en 57.
31. ZA, RvC L/20 'Korte memorie tot betoog dat de slaefnegotie inreparabel is […]', 1730.
32. Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 100.
33. ZA, Hs, 204, Rekeningboek *Peerl*; NA, NBKG 250-266, Cargalijsten van opgebrachte lorrendraaiers; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 120.
34. NA, NBKG 266, Handelsboek *Negotie Galeij*, 1712-1713; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 120.

de overzicht van militaire importgoederen van de Compagnie. Zo verscheepte de WIC in het jaar 1701 slechts 4.370 vuurwapens en 3.000 pond buskruit naar Elmina. Tussen 1700 en 1723 importeerde de Compagnie in totaal 68.797 vuurwapens, met een gemiddelde van bijna drieduizend wapens per jaar.[35] Uitgaande van dezelfde berekening als bij het buskruit hebben lorrendraaiers tussen 1700 en 1730 circa 400.000 vuurwapens naar Afrika vervoerd.[36]
In de categorie buskruit en vuurwapens zijn ook de voor gebruik noodzakelijk vuurstenen geclassificeerd die met tienduizenden tegelijk naar West-Afrika werden verzonden. De meeste waren witte Franse vuurstenen met een beperkte waarde. Ook kogels, bajonetten en onderdelen van vuursteengeweren, zoals lopen en sloten, zijn daar ondergebracht.

Onbewerkt metaal en metalen producten
De bewerkte en onbewerkte metalen producten waren niet alleen een belangrijk marktaandeel van de Afrikaanse handel, maar zorgden bovendien voor de noodzakelijke scheepsballast. Een korte ijzeren staaf woog namelijk 25 pond en de lange was een derde zwaarder. Het was niet uitzonderlijk dat het 'cargasoen' van een lorrendraaier uit duizenden ijzeren staven bestond.[37]
Dit onbewerkte ijzer, dat voornamelijk uit de Zweedse hoogovens en metaalgieterijen van de nazaten van Lodewijk de Geer afkomstig was, werd overal in Afrika verkocht, waar er speer- en pijlpunten, messen, gereedschappen en andere voorwerpen van werden gesmeed.[38] De inkoopsprijs van de korte staven lag rond de anderhalve gulden per stuk. In Afrika werden deze voor drie gulden van de hand gedaan. Voor een lange staaf moest ruim twee gulden worden betaald en daar vroeg de Compagnie in Afrika vier gulden en negen stuivers voor.
Soms was het onbewerkte ijzer van elders afkomstig, veelal uit de omgeving van Luik. De inkoopsprijs was gelijk aan het Zweedse ijzer, maar op de West-Afrikaanse kust werd het minder gewaardeerd.[39] Zo vervoerde de *Marquis de Prie I* een partij van 1.500 staven 'Duyts ijzer' van gelijk gewicht als de Zweedse staven, die voor 3.370 gulden was ingekocht. Het compagniepersoneel te Elmina taxeerde de lading op slechts 1.500 gulden.[40]

35. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, tabel 5.5.
36. Zie bijlage VII.
37. NA, NBKG 248-266 en NA, VWIS 929, Taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730.
38. Edmundson, 'Louis de Geer', 685-612.
39. NA, NBKG 266, Handelsboek *Negotie Galeij*, 1712-1713; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 125.
40. NA, NBKG 86, Dagjournaal Elmina, 10 februari 1719; NA, NBKG 263, Carga- en taxatielijst van de *Marquis de Prie I*, augustus 1718 en januari 1719.

Naast onbewerkte staven werd nog een groot aantal andere metalen producten ingevoerd die geen verdere bewerking behoefden. Dit waren onder andere houwers, messen, vishaken, valkenbellen, vijlen en allerlei soorten tinnen kannen en drinkbekers. Ook veel koperwerk werd aangevoerd, zoals ruwe en gladde armbanden, 'gedreven ackers, Spaanse nepten, copere taatsen' en andersoortige emmers en ketels van verschillende afmetingen. De geelkoperen bekkens werden voornamelijk door Amsterdamse koperslagers geleverd. Voor de uitrusting van de *Peerl* leverden de twee Amsterdamse kooplieden Hendrik en Jan Uijlenbrouck bijvoorbeeld het koperwerk.[41] Bij de prijsbepaling van deze koperen ketels en bekkens werd weinig onderscheid gemaakt tussen vorm en grootte. De prijs werd hoofdzakelijk bepaald door het gewicht en die varieerde tussen de zestig en zeventig gulden per honderd pond.[42]

Overige handelsproducten

De overige koopmanschappen, die een grote diversiteit kenden, zijn in de categorieën alcoholica, kralen, kauries en diversen ingedeeld. De alcoholische dranken werden langs de gehele Afrikaanse westkust verkocht. De meest verhandelde soorten waren Nederlandse en Franse brandewijn. Maar er werden ook rode en witte wijnen en bepaalde likeuren verhandeld, zoals 'annis', een brandwijn die met anijs was vermengd.[43] Soms werd Braziliaanse 'rhom of kilduyvel' op lorrendraaiers aangetroffen, die zij van Portugese slavenhalers hadden overgenomen.[44]

Door de uiteenlopende inhoudsmaten waarin de alcoholische dranken werden vervoerd, was het niet eenvoudig om de precieze inkoopsprijzen vast te stellen. Toch zijn die voor de Nederlandse en Franse brandewijn, die verreweg het meest werd verscheept, vrij nauwkeurig bepaald. Tijdens de Spaanse Successieoorlog was de prijs van een kan Nederlandse brandewijn ruim zes stuivers. Na de Vrede van Utrecht daalde die na ruim vier, om vervolgens in de daaropvolgende jaren weer naar circa zes stuivers te stijgen. Voor eenzelfde kan Franse brandewijn moest in de naoorlogse jaren twaalf stuivers worden betaald. De prijs voor een aam rode of witte wijn bedroeg in diezelfde periode 28 gulden.[45] Op de Afrikaanse westkust verkochten lorrendraaiers de Nederlandse 'koornbrandewijn' of Franse brandewijn voor zes engels (ackeys), of vijftig stuivers de kan.[46] De alcoholische dranken waren niet alleen bestemd voor de handel, maar dienden ook als geschenk of om een geslaagde handelsdag feestelijk af te sluiten.[47]

41. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1700; Everaert, *De Franse Slavenhandel*, 41.
42. NA, NBKG 248-266 en NA, VWIS 929, Taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730; ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1700.
43. NA, NBKG 263, Cargalijst *Marquis de Prie I*, augustus 1718.
44. NA, VWIS 929, Taxatielijst *Drij Marries*, 1726.
45. NA, NBKG, 252, 256, 257, 261 en 262, Taxatielijsten van de *Kleine Amasone* en *Gouden Draak*, *Liefde, Juffrouw Catharina, Rusteloze Galeij, Zeeuwse Galeij, Vijff Gebroeders* en *Herstel van Africa*, 1712-1717. Een kan was gelijk aan 1,21 liter en een aam of een vat bevatte 155,22 liter.
46. GStA, R. 65.115, Inkoop van goederen voor fort Groß Friedrichsburg, 1712-1717.
47. Binder, 'Die Goldeinfuhr von der Goldküste', 141.

Twee bijzondere categorieën vormden de kralen en kaurischelpen. De glaskralen, die voornamelijk in Amsterdamse en Middelburgse glasblazerijen werden vervaardigd, waar ook spiegels en ander glasmateriaal werden gemaakt voor de Afrikaanse import, doken in circa vijftien verschillende varianten op. De meest voorkomende waren 'corte cribe, olivetten, rosados, quispel en pijpcoraal', die in prijs varieerden van enkele stuivers tot een paar gulden per pond. De kralen werden in Afrika vooral verwerkt in sieraden.[48]

Kaurieschelpen uit de Maldiven en opgegraven zeventiende-eeuwse glaskralen uit Middelburg. (foto: Ruud Paesie)

De kauries of 'boesjes', zoals ze in de zeventiende en achttiende eeuw meestal werden genoemd, waren kleine glimmende schelpen van het soort Cypraea moneta die uit de Maldiven afkomstig waren. Deze kauries werden in grote hoeveelheden door de VOC en haar Engelse zusterorganisatie in Europa aangevoerd, waar ze aan handelscompagnieën en particulieren werden verkocht. Op de West-Afrikaanse kust dienden ze als betaalmiddel of werden ze als versiering in kleding en voorwerpen verwerkt. De kaurieschelpen werden overigens niet op de gehele West-Afrikaanse kust

48. NA, NBKG 248-264, Cargalijsten opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1730; Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 203 en 402; Hartog, *History of Sint Eustatius*, 54; Van der Sleen, *Glaskralen*, 31-36.

afgezet. Compagnieschepen die bijvoorbeeld op het Senegambia- of Loango-Angolagebied handeldreven, hadden geen kauries aan boord. Maar voor de handel op de Slavenkust waren ze onmisbaar. Naast betaalmiddel en versiering dienden de schelpen daar ook als rekeneenheid. De waarde van bepaalde Europese koopmanschappen werden bij de slavenhandel namelijk in kauries uitgedrukt. Rond 1710 bedroeg de prijs voor een slaaf tussen de 40.000 en 50.000 kauries. Conform de marktwerking stegen de prijzen bij de groeiende vraag naar slaven en werd de aanvoer van schelpen opgevoerd. De WIC importeerde tussen 1701 en 1723 bijna 900.000 pond kauries ter waarde van 591.410 gulden.[49]
In tegenstelling tot de WIC hebben lorrendraaiers nauwelijks kaurieschelpen naar Afrika geëxporteerd. Van de 41 bewaard gebleven taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers werd dit handelsproduct bij slechts elf smokkelschepen aangetroffen. Een verklaring hiervoor moet aan de verkoopzijde gezocht worden, want door de aanwezigheid van veel compagnieschepen werd het kustgebied waar de kauries voornamelijk werden afgezet door, veel lorrendraaiers gemeden. De schelpjes hadden voor smokkelaars dus minder handelswaarde dan voor de WIC.
Ten slotte nog enkele opmerkingen over de zeer uiteenlopende groep van koopmanschappen die in de laatste categorie zijn ondergebracht. Op veel lorrendraaiers werden aarden of stenen kommen, spiegels in diverse uitvoeringen en Goudse pijpen en tabak vervoerd. In mindere mate werden daar ook artikelen aangetroffen zoals papier, pruiken en brillen, kammen, hoeden, vrouwenkousen, siroop, peper- en zoete koek, schapensmeer en specerijen. Tot de categorie diversen behoren ook de magazijngoederen, als erwten, gort, vlees en andere levensmiddelen die voor zowel de bemanning als voor de slaven werden ingeslagen.

De reis, vertrek en reisduur
Hoewel de smokkelhandel het gehele jaar op de West-Afrikaanse kust kon plaatsvinden, kende men voor bepaalde producten seizoenen. De oogst van grein of malleguetа-peper viel bijvoorbeeld in de periode tussen november en maart en de eerste gom werd in december geoogst. Daarom arriveerden veel lorrendraaiers in februari op de Bovenkust.[50] Ook voor de trans-Atlantische slavenhandel bestond een zekere tijdsplanning. De slavenschepen vertrokken meestal in de winter uit de Republiek om in het voorjaar gebruik te kunnen maken van de gunstige Afrikaanse wind. In de daaropvolgende drie maanden trachtte men voldoende slaven en goederen in te kopen om vervolgens met aflandige wind de oversteek naar Amerika te maken. Zeer gevreesd waren de doldrums, langdurige windstilten, op de Atlantische Oceaan, die vooral optraden gedurende de overgang van de regentijd naar het droge seizoen en waarbij

49. Johnson, 'The cowrie currencies of West Africa' I, 18- 20, 46-47; Hogendorn and Johnson, *The shell money of the slave trade*, 5-27, 37-46 en 102-113; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 122-124, tabel 5.4 en 5.6; Paesie, *Het VOC-retourschip Ravesteyn*, 128.
50. Dapper, *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten*, II, 59; NA, WIC 124, Resoluties Elmina, 1 november 1697.

Kaart van West-Afrika, uitgegeven door de erfgenamen Homann, 1743. (Particuliere collectie)

de schepen soms wekenlang stillagen.[51] Maar ook voor de retourreis bestonden gunstige en minder gunstige zeilperioden. Smokkelschepen die bijvoorbeeld voor de driehoekshandel waren uitgereed, trachtten het Caribische gebied in juli, voor het uitbreken van de orkanen, te verlaten.[52]

De reisduur van Europa naar Afrika varieerde door omstandigheden. Soms lagen schepen wekenlang in Europese havens, omdat tegenwind uitvaren belette of omdat zij, gedurende oorlogstijd, op het noodzakelijk konvooieren moesten wachten. Gemiddeld deden schepen er drie maanden over om vanuit de Republiek naar de West-Afrikaanse kust te zeilen.[53]

Eenmaal daar aangekomen, werd met de kusthandel gestart. Daarnaast moest er brandhout, water en levensmiddelen worden ingekocht en soms werden ontstane tekorten door andere lorrendraaiers aangevuld. Zo kocht de schipper van de *Negotie Galeij* in 1713 het nodige touwwerk van de *Jager* en van de slavenhaler *Popkensburg* nam hij twee slaven over 'ten dienste van het schip'.[54] Bij zijn volgende retourreis kocht dezelfde schipper verschillende vaatjes buskruit van de *Zeeuwse Galeij* om zijn tekort, dat was ontstaan door een vuurgevecht met compagniekruiser de *Faam*, weer aan te vullen.[55]

51. Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 88-89.
52. NA, WIC 619, Deductie van Johannes Meijer, 1723.
53. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 158.
54. NA, NBKG 266, Handelsboek *Negotie Galeij*, 1712-1713.
55. NA, NBKG 257, Journaal *Zeeuwse Galeij*, 8 maart 1715.

De thuisreis kon eveneens door klimatologische of oorlogsomstandigheden uitlopen. Soms moesten schippers, om verdenking van smokkelhandel te voorkomen of om een betere prijs voor hun producten te krijgen, eerst andere Europese havens aandoen.[56] In 1709 kreeg Erasmus Muller bijvoorbeeld opdracht om zijn in Angola ingekochte slaven in Caracas of op de Caribische eilanden tegen cacao te verhandelen die hij vervolgens in Genua of Livorno moest verkopen. Zijn reis verliep anders, want zijn schip de *Rosenburg* strandde en van de 398 slaven werden er slechts 35 gered. Abraham Beck, de directeur-generaal van Curaçao, sprak daarna zijn verwachting uit dat er binnen afzienbare tijd nog drie à vier van dit soort smokkelschepen zouden arriveren. Zijn informatie bleek juist te zijn, want in de daaropvolgende maanden verschenen vier illegale slavenhalers in het Caribische gebied. Alle smokkelschepen waren in Middelburg uitgereed en van sommige reders is bekend dat zij nauwe banden hadden met de Levantse handel, wat de thuisreis via Italië verklaart.[57]

De volledige reisduur van lorrendraaiers varieerde dus sterk. Lorrendraaiers die voor de gomhandel op Arguin of Senegal waren uitgereed, voltooiden hun handelsmissie soms in minder dan een halfjaar. Zo vertrok het Zeeuwse smokkelschip *Herstel van Zeeland* in januari 1705 naar Arguin en arriveerde in juni alweer in Zeeland.[58] Maar dit was een uitzonderlijk snelle reis, want in de regel waren schepen voor de gomhandel langer onderweg. Schepen die voor andere West-Afrikaanse bestemmingen of voor de driehoekshandel waren uitgereed, deden er gewoonlijk twee- tot driemaal zo lang over en sommige slavenhalers waren soms twee jaar onderweg.[59] De reisduur van smokkelschepen was door de tijdrovende kusthandel langer dan die voor compagnieschepen. Zo bleken particuliere slavenschepen, die na 1730 met toestemming van de WIC op West-Afrika voeren en net als lorrendraaiers kusthandel bedreven, ten minste tweemaal zoveel tijd nodig te hebben voor de slaveninkoop als compagnieschepen.[60]

De retourreis vanuit het Caribische gebied naar Nederland kon onder gunstige omstandigheden snel worden gemaakt. Het was niet uitzonderlijk dat het laatste traject van de driehoeksreis in zes tot zeven weken werd afgelegd.[61]

56. NA, SG 5773, Instructiebrief *Carolus Secundus*, 1700; NA WIC 357, Procedures tegen de *St. Pieter*, 142 en 145.
57. NA, WIC 1291, A. Beck aan Heren Tien, 4 januari 1710; ZA, WV 160, Scheepsassuranties Barend Clooster, 1706-1711; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 42 en 152.
58. OLC, 8 juni 1705; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII.
59. NA, AA 57, Resoluties admiraliteit Zeeland, *Vergulde Vrijheid*, 24 juli 1713; OHC, 23 juli 1715.
60. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 157.
61. In de achttiende-eeuwse kranten werd de reisduur van thuisvarende schepen meermaals vermeld. Zo meldde de *Oprechte Haerlemse Courant* op 8 december 1701 dat het smokkelschip *Beyenskercke*, schipper Joris Bartelsen Gastelaar, in zeven weken van Sint Thomas naar Middelburg was gezeild.

De wijze van handeldrijven

Lorrendraaiers bezaten geen forten of handelsposten op de Afrikaanse kust, waar producten lagen opgeslagen of slaven waren verzameld en waren zodoende op kusthandel aangewezen. Daarbij maakten zij wel gebruik van buitenlandse forten, waar koopmanschappen werden verhandeld of waar ze bescherming genoten tegen de WIC. Lorrendraaiers hadden zodoende geen extra onkosten. Toen de WIC door de toegenomen concurrentie meer tijd nodig had om haar producten en slaven te verwerven, heeft zij in de achttiende eeuw tweemaal de doelmatigheid van de kusthandel onderzocht door op de 'lorrendrayers wijse' te handelen. Beide experimenten bleken geen doorslaand succes te zijn en kregen geen vervolg.[62]

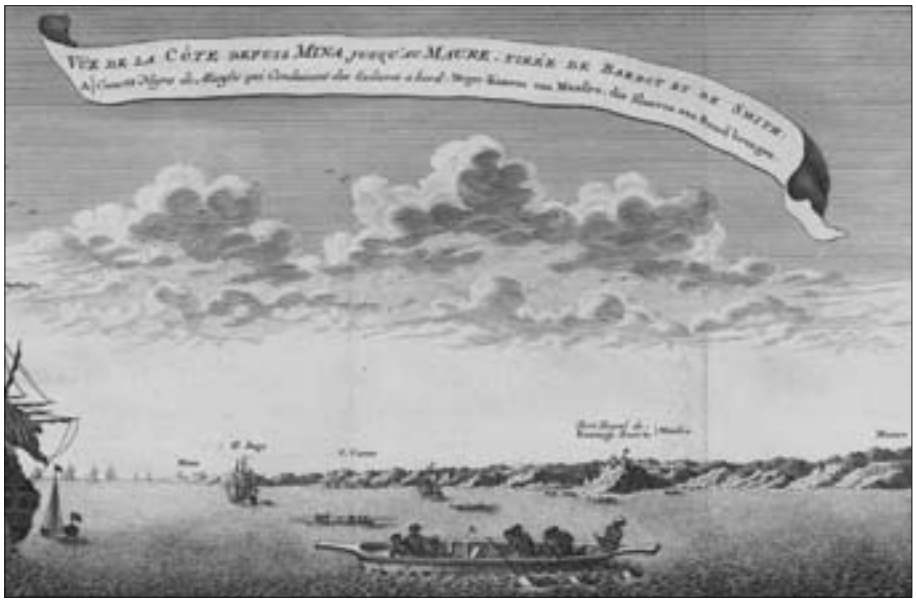
De door smokkelaars gebruikte handelsroute langs de Afrikaanse kust kunnen we grofweg in drie handelswegen verdelen. Schepen die primair voor de slavenhandel waren uitgereed, zeilden gewoonlijk direct naar de kust van Loango-Angola, waar de slaven werden ingekocht, die vervolgens in Zuid-Amerika of het Caribische gebied werden verhandeld. In incidentele gevallen zeilden retourschepen direct naar dit kustgebied.[63] Voor lorrendraaiers die voor de illegale goederenhandel waren uitgereed, waren er twee trajecten, waarbij de noordwestelijk gelegen kuststrook meestal als startpunt diende van de handelsmissie. Dit kustgebied, dat tussen Cabo Blanc en de Ivoorkust lag, werd door de afwezigheid van compagnieforten als relatief veilig geacht. Daar verruilden de smokkelaars hun handelswaar tegen gom, grein, ivoor en in mindere mate tegen goud. Ook slaven werden daar soms ingekocht, die veelal voor de tussenhandel waren bestemd. Ondanks de relatieve veiligheid moesten schippers toch goed op hun hoede blijven en mochten zij niemand vertrouwen. Vanaf de Greinkust was verhoogde waakzaamheid geboden, omdat daar compagniekruisers patrouilleerden.

Waren de smokkelschepen eenmaal op de Ivoorkust aangeland, dan handelden de lorrendraaiers meestal tot Assiné, dat ongeveer zeventig mijl ten westen van Axim lag. Directeur-generaal Willem de la Palma schreef dat daar 'de lorrendraijers ordinair haar eerste addres opmaken, en haar meeste goederen, als ver buijten ons bereijk zijnde komen te verdebiteeren'.[64] Daarna zien we een duidelijke tweedeling. Sommige schepen zeilden om veiligheidsredenen niet verder, terwijl andere de hele Afrikaanse westkust afzeilden tot de Bocht van Benin of zelfs Angola. Vervolgens keerde men om en werd dezelfde route in tegengestelde richting afgelegd. De schepen die de Goudkust vermeden, zeilden soms wel direct door naar Angola. De schipper van de *Juffrouw Maria* kreeg bijvoorbeeld opdracht om tot aan de Rio Sestre handel te drij-

62. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 23 januari 1720; NA, NBKG 88, Journaal Elmina 29 april, 25 oktober en 15 november 1721; Postma, *The Dutch participation*, 63 en 198; Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 171.

63. ZA, MCC 1350, Instructiebrief *Winchester Galeij*, 1723. Om het risico van confiscatie door de WIC te beperken, mocht schipper Alexander Roeland geen enkele plaats op de kust van Guinea aandoen en moest hij direct naar de Angolese kust zeilen.

64. NA, WIC 917, W. de la Palma aan Heren Tien, 10 oktober 1703.



Slavenvervoer door *rimadores*. Kopergravure uit *Historische Beschryving der Reizen van A.F. Prevost.* (Particuliere collectie)

ven. Mocht dat tegenvallen dan moest hij zijn reis naar Angola voortzetten om verfhout in te kopen.[65]

Uit de bewaard gebleven handelsaantekeningen blijkt dat de smokkelschepen vele kustplaatsen aandeden en dat er slechts geringe hoeveelheden goederen tegelijk werden verhandeld. Dit was een tijdrovende aangelegenheid, waarmee maanden waren gemoeid.[66] In de praktijk kwam het erop neer dat lorrendraaiers langs de Afrikaanse kust zeilden en dat zij ergens voor anker gingen, als de plaatselijke bevolking hun aandacht trok door bijvoorbeeld vuren op het strand te ontsteken. Zodra het schip voor anker lag, roeiden de Afrikanen met kano's naar de schepen en boden daar hun handelswaar aan.[67] Vooral de bewoners van de Greinkust, het huidige Liberia, waren zeer bedreven om goederen en slaven met hun kano's over de zware branding te brengen. Zij deden bijna overal dienst als *rimadores*, roeiers, die het contact onderhielden tussen het land en de voor anker liggende schepen.[68] Aan boord van de smokkelschepen werd vervolgens gehandeld, waarbij de schippers of supercarga's veelal de vrije hand

65. NA, NBKG 258, Instructiebrief *Juffrouw Maria*, 1715.

66. NA, NBKG 256, 259 en 260, Handelsaantekeningen *Liefde, Anna Catharina en Deinsvliet*, 1714-1715.

67. Snelgrave, *A new account*, 3; Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 5.

68. Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel,* 61.

hadden. Zo moest de schipper van de *Deinsvliet* vanaf de Greinkust tot aan de Bocht van Biafra handeldrijven en 'daer alles tot voordeel van de rederij' inkopen.[69] Vergelijkbare aanwijzingen werden ook in andere instructiebrieven aangetroffen.
De handel met de Afrikanen verliep in de regel via caboceers, locale makelaars, met wie de verschillende Europese handelscompagnieën ook contracten sloten. Deze rijke en politiek machtige groep Afrikaanse kooplieden kon de handel danig beïnvloeden; hun macht was soms groter dan die van de locale vorst. Van een aantal is bekend dat zij veelvuldige handelscontacten met lorrendraaiers hadden. Zo onderhielden de makelaars Akoe, Akim en de twee befaamde caboceers Jan Kabes en Jan Konny in het begin van de achttiende eeuw warme handelsbetrekkingen met Zeeuwse lorrendraaiers.[70] Nadat Konny in 1716 het door de WIC gekochte Brandenburgse fort Groß Friedrichsburg in bezit had genomen, bood hij zijn goud en slaven voor bedragen aan die twintig procent onder de gangbare prijzen lagen. Het resultaat was een levendige handel met Nederlandse smokkelaars.[71] Toch was zijn reputatie slecht en werden schippers voor hem gewaarschuwd. In 1718 kreeg Leendert Lodder, de schipper van de *Jonge David Galeij*, bijvoorbeeld de opdracht om het voormalige Brandenburgse fort te vermijden, omdat het enerzijds onzeker was of de Compagnie de handelspost al had ingenomen en anderzijds omdat Jan Konny niet te vertrouwen was.[72]
De instructies voor de handelscontacten met de locale bevolking waren niet eensluidend. Wel stond de veiligheid in alle gevallen voorop en moest het schip te allen tijde goed bemand blijven. Soms kreeg de schipper zelfs een verbod om zijn schip te verlaten en moest hij bepaalde transacties aan een van zijn officieren overlaten, die zich door een goede tolk moest laten bijstaan. Deze tolken waren onontbeerlijk bij de ruilhandel en lorrendraaiers trachtten die op allerlei manieren voor zich te winnen. De nieuwe commandeur van het Brandenburgse fort te Arguin beklaagde zich in 1712 daarover en meldde dat Nederlandse scheepsofficieren de tolken die in compagniedienst waren, door 'eenige giften tragten te corrumpeeren ten einde zij zich van het eijlandt en kasteel landwaart in zoude begeeven om bij aankomst van hunne scheepen hen voor tolken en draagers te dienen'.[73]
Hoewel lorrendraaiers langs de gehele West-Afrikaanse kust handeldreven, waren er toch bepaalde plaatsen of gebieden die een duidelijke voorkeur genoten. Op de Goudkust was dat bijvoorbeeld de kuststrook tussen Elmina en Accra, het gebied waar de Fanti woonden, en dan in bijzonder de plaats Anomabo, 'the haven for interlopers'. Ondanks het verbod van de WIC weigerde dit volk om de handel met lorren-

69. NA, NBKG 260, Instructiebrief *Deinsvliet*, 1714.
70. NA, WIC 97, J. Radermacher versus J. van Sevenhuijsen, 10 en 23 juni 1702; Heninge, 'John Kabes of Komenda', 9-13; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 251-260.
71. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 23 juni 1702; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 251-262; Van Dantzig, *Forts and Castles*, 50-52.
72. NA, NBKG 263, Instructiebrief *Jonge David Galeij*, 1718.
73. GStA, R. 65.101, J. de Both Nicolaesz. aan J. Ramler, 30 juni 1712.

draaiers stop te zetten. De Fanti speelden een belangrijke rol bij de tussenhandel met de Ashanti, het machtige landinwaarts gelegen koninkrijk. Door de toegenomen politieke macht van de Fanti wisten zij een grote mate van onafhankelijkheid te verwerven ten opzichte van Europese handelscompagnieën.[74]
Andere koninkrijken op de Goudkust wist de WIC wel aan zich te binden. In april 1703 sloot de vorst van Akwamu bijvoorbeeld een verdrag met de Compagnie ter wering van de smokkelhandel. De vorst beloofde in het akkoord geen lorrendraaiers op zijn grondgebied te zullen toestaan. Onderdanen die daarop werden betrapt, verspeelden hun bezittingen. Naast een maandelijkse tegemoetkoming beloofde de Compagnie militaire steun bij eventuele gewapende conflicten met naburige volken. Toch hielden dit soort verdragen om politiek-economische redenen meestal niet lang stand. Zo handelde de koning van Komenda, ondanks verschillende verdagen met de WIC, volop met lorrendraaiers.[75]

Ruilhandel

De Afrikaanse producten werden niet door koop, maar door ruilhandel verkregen en aanvankelijk bepaalde de WIC voornamelijk de prijs in koopmanschappen die zij daarvoor wilde betalen. Naarmate lorrendraaiers zich steeds meer op de Afrikaanse markt begaven en bereid waren om meer voor deze producten te betalen, steeg de prijs. Dit werd 'cladden' genoemd en dit prijsbederf had voor de WIC verregaande gevolgen. Met name in vredestijd, wanneer de concurrentiestrijd het hevigst was, manifesteerde zich dit duidelijk. Volgens Bosman boden lorrendraaiers hun koopmanschappen 'voor een derde of vierde minder' aan dan de WIC en 'zomtijds ook deugdelijker goed'. Dat was mogelijk, omdat zij enerzijds geen onkosten hadden voor bijvoorbeeld het onderhoud van garnizoenen en anderzijds omdat de reders van smokkelschepen hun producten zelf uitzochten en veelal tegen lagere prijzen inkochten dan de WIC, waar het voor de inkoop verantwoordelijke personeel geen persoonlijk belang had bij de kwaliteit en prijs. Bovendien had de Compagnie vaak langlopende contracten afgesloten met leveranciers, die vaak nadelig uitvielen voor de WIC.[76] Ook de Vlissingse burgemeester Andries Caen was van mening dat de particuliere handel veel voordeliger was dan die van de WIC, omdat 'dat daar met omzichtigheid en goed overleg en niet met precipetanten en buijten kennis van zaken gehandeld' werd.[77] Daarnaast ontstond er door de smokkelhandel een nieuwe vraag naar bepaalde koopmanschappen die voornamelijk door lorrendraaiers werden geleverd.
Door de prijsverhoging, toenemende concurrentie en vraag naar sommige goederen ontstond er voor de WIC een schaarste aan bepaalde Afrikaanse handelsproducten. Zo berichtte directeur-generaal Sevenhuijsen in 1699 dat de Afrikanen sommige vuurwa-

74. Daaku, *Trade and politics*, 41-43, 167 en kaart 4.
75. Henige, 'John Kabes of Komenda', 9-18; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 228-234.
76. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 7; Hair, *Barbot on Guinea*, II, 335.
77. ZA, VVvC 32, 'Recuil van het raport gedaen door de Borgermeester Caen over de extraordinaire commissie na Den Hage', december 1716.

pens en 'klijne lorrendraijers perpetuaantjes' wilden hebben, die hij niet kon leveren. In dezelfde missive beklaagde hij zich tevens over de prijs die de smokkelaars betaalden. Zo waren lorrendraaiers bereid wel 40 tot 56 slaaplakens voor een bepaalde hoeveelheid goud te betalen, waar de Compagnie nooit meer dan 32 slaaplakens voor had gegeven. Hij sprak zijn verwondering hierover uit en noemde het 'onbegrijpelijk dat de lorrendraijers door hun ongehoord cladden nu enige goede reijsen soude kunnen maken'. Volgens Sevenhuijsen was hier niet tegen te handelen, zodat hij dat jaar minder goud naar de Republiek kon verzenden.[78] Klaagde de directeur-generaal in 1700 nog over de hoge goudprijs en de tegenvallende handelsresultaten, later ontstonden problemen bij andere producten. In 1714 schreef men dat door de 'meenigvuligde vaart der enterloopers en de excessieve hoge betalingen van de greijn' dit product moeilijk te verkrijgen was. Een paar jaar later verschoven de problemen naar de slavenhandel.[79]

Niet alleen het product, maar ook de verpakking kon bepalend zijn. Lorrendraaiers vervoerden hun buskruit bijvoorbeeld in vaten van veertig of twintig pond en soms in vaatjes van acht pond.[80] Bij de Compagnie verschilde dat. In 1706 vroeg directeur-generaal Nuijts aan de Heren Tien, het buskruit voortaan in vaste vaten van twintig en veertig pond te leveren, omdat de Afrikanen dat gewend waren en niets anders wilden.[81]

Voor de Afrikanen was het dus lucratiever om met lorrendraaiers te handelen dat met de WIC. Om deze handel met smokkelaars te beletten, stelde de Compagnie zware straffen in het vooruitzicht en zette daarnaast slaven op wacht die gedurende de nacht een oogje in het zeil moesten houden. Slecht een klein gedeelte van de verhandelde goederen werd echter achterhaald, omdat de handelaren de verspieders 'de handen zalven en met steekpenning om zetten'.[82]

Export uit Afrika: goederen- of slavenhandel

Wanneer de smokkelhandel op West-Afrika ter sprake komt, wordt vaak een tweedeling aangebracht. Zo zou het merendeel van de lorrendraaiers voor de goederen- of retourhandel zijn uitgereed en de rest voor de slaven- of driehoekshandel. Toch is deze voorstelling van zaken niet geheel juist. In tegenstelling tot de WIC, waar de schepen in de regel voor een retourreis of een driehoekreis werden uitgerust, handelden lorrendraaiers zowel goederen als slaven in. De scheidslijn tussen de illegale goederen- en slavenhandel is dus minder scherp te trekken. Wel kan gesteld worden dat lorrendraaiers voor een primair doel, bijvoorbeeld de goederenhandel, werden uitgereed. De schippers beperkten zich dus niet alleen tot de goederenhandel, maar koch-

78. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 26 juli 1699 en 15 april 1700.
79. NA, WIC 124, Resoluties Elmina, 15 juni 1714; NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1719.
80. NA, NBKG 248-266, Cargalijsten van opgebrachte lorrendraaiers, 1700-1725.
81. NA, WIC 98, P. Nuijts aan Heren Tien, 29 april 1706.
82. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 6.

ten ook slaven in, veelal voor de tussenhandel. De slaven werden dan bijvoorbeeld op een later tijdstip aan Portugese of Engelse schepen verkocht. Er zijn echter ook gevallen bekend dat de schipper zijn retourreis in een driehoeksreis mocht omzetten. Toen de Zeeuwse lorrendraaier de *Jonge Elseboom* in 1715 op de Angolese kust door compagniekruiser de *Faam* werd opgebracht, trof het compagniepersoneel daar 68 slaven aan. Toch bleek uit de instructiebrief dat het schip niet primair voor de driehoekshandel was uitgereed en dat de schipper in het Senegambia-gebied ivoor, was en grein moest inkopen. Mocht dat naar tevredenheid verlopen, dan kon hij de thuisreis aanvaarden. Vielen de inkoopresultaten echter tegen, dan moest hij zich op de slavenhandel richten. Met een goed 'armasoen' slaven moest hij daarna zijn reis naar Sint Eustatius of Sint Thomas voortzetten om daar zijn slavenlading tegen contanten, suiker, katoen of indigo te verkopen.[83]

Naast de *Jonge Elseboom* werden nog twee Zeeuwse lorrendraaiers op de Angolese kust genomen. Hoewel op de *Vijff Gebroeders* geen enkele slaaf en op de *Anna Catharina* slechts negentien slaven werden aangetroffen, bleek uit de scheepsinventarissen dat de twee smokkelschepen voor de illegale slavenhandel waren uitgereed. Aan boord troffen de zeelieden van de *Faam* vele tientallen slavenboeien, beugels, spijlen en 'plancke tot beddinge' aan, waaruit overduidelijk bleek dat het om slavenschepen ging. Dat er geen of weinig slaven werden aangetroffen, kwam omdat de schippers nog geen kans hadden gezien deze in te kopen. Zo meldde het compagniepersoneel dat de *Anna Catharina* haar 'cargasoen', ter waarde van vierhonderd slaven, nog aan boord had.[84] De schipper had op de Greinkust al wel een lading goud, ivoor en peper ingekocht, ter waarde van 16.338 gulden.[85] Volgens de instructiebrief van de *Vijff Gebroeders* moest de schipper op de kust van Calabar zoveel mogelijk ivoor en een paar honderd slaven inkopen die hij vervolgens op Sint Eustatius te gelde moest maken.[86]

Ook bij andere opgebrachte lorrendraaiers treffen we vergelijkbare handelsconstructies aan, zodat we mogen vaststellen dat lorrendraaiers voor een primair doel werden uitgereed, maar dat zowel goederen als slaven werden ingekocht. De markt werd dus veel meer bepaald door het aanbod aan Afrikaanse zijde dan de vraag aan Europese zijde.

De goederenhandel

Uit onderzoek van Postma en Den Heijer blijkt dat de export van Afrikaanse producten door de WIC voornamelijk uit goud bestond. Tussen 1676 en 1731 was het goudaandeel, gerekend naar marktwaarde, ruim 86 procent van de totale Afrikaanse goederenexport. Het edelmetaal werd gevolgd door ivoor, dat ruim tien procent voor zijn

83. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 12 april 1716; NA, NBKG 261, Processtukken *Jonge Elseboom* en *Vijff Gebroeders*, 1715.
84. NA, NBKG 82, W. Butler aan H. Haring, 6 oktober 1715.
85. NA, NBKG 259, Processtukken *Anna Catharina*, 1715.
86. NA, NBKG 261, Instructiebrief *Vijff Gebroeders*, 1715.

rekening nam en een pakket van twaalf exportproducten dat varieerde van grein tot limoensap.[87]
Hoe omvangrijk de illegale goederenexport is geweest, kan wegens het ontbreken van seriële gegevens niet nauwkeurig worden bepaald. Door het illegale karakter werden deze gegevens buiten de officiële boeken gehouden en daarom is de omvang slechts bij benadering vast te stellen. Toch tasten we niet geheel in het duister. Uit eerder aangehaalde documenten blijkt dat de goederenhandel de belangrijkste drijfveer van de smokkelhandel was en dat goud, met twee derde van de exportwaarde, het toonaangevende product was.[88]
Voor aanvullend onderzoek zijn we aangewezen op de taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers. Voor het trekken van conclusies moeten we enige voorzichtigheid betrachten, want het betreft hier een betrekkelijk klein deel van het totaal aantal uitredingen van smokkelschepen en daarnaast had het merendeel van de opgebrachte lorrendraaiers de kusthandel nog niet afgesloten. Bovendien werden hoofdzakelijk lorrendraaiers opgebracht die in het door de WIC gedomineerde Afrikaanse kustgebied opereerden en bleven smokkelschepen die bijvoorbeeld op Arguin en Senegal hebben gevaren, grotendeels buiten spel. Het aandeel gom is daardoor ondervertegenwoordigd.

Tabel 4.4. Exportgegevens van Afrikaanse goederen van 40 opgebrachte lorrendraaiers

product	waarde in guldens	percentage
goud	265.722	62,2%
ivoor	98.776	23,1%
peper	23.658	5,6%
gom	16.197	3,8%
tabak	1.198	0,2%
was	12.828	2,9%
suiker	542	0,1%
rijst	1.705	0,4%
verfhout	7.066	1,7%
totaal	427.692	100%

Bronnen: NA, NBKG 248-265; NA, WIC 97-106; NA, SG 5773-5776; NA, VWIS 929; NA WIC 1152

87. Postma ‘West African Exports’, 59-62; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 126-131.
88. NA, VWIS 904, ‘Kort relaas [...], mits betalende behoorlijke recognitie’, 7; ZA, RvC L/36, ‘Remarcken op de Refutatie […]’, 247-250.

Daarnaast beschikken we over exportcijfers van tien geslaagde handelsmissies van lorrendraaiers. Het betreft hier voornamelijk scheepsberichten gepubliceerd in achttiende-eeuwse kranten en enkele andere bronnen, zoals notariële akten en de rekeningboeken van de *Peerl* en *Winchester Galeij*.[89]

Tabel 4.5. Exportgegevens van Afrikaanse goederen van tien lorrendraaiers

product	goud	ivoor	overige	totaal
waarde in guldens	339.618	111.571	84.893	536.082
percentage	63,4%	20,8%	15,8%	100%

Bronnen: AC, 1693-1730; OHC, 1693-1730; ZA, Hs 204; NA, NBKG 265; GR, Not 13/124; ZA, MCC 1350

Bovendien beschikken we nog over advertenties in achttiende-eeuwse kranten waarin veilingen van Afrikaanse goederen werden aangekondigd. In enkele gevallen werden de geïmporteerde producten en hoeveelheden vermeld. Toch zijn ook deze gegevens slechts deels bruikbaar, omdat het ingevoerde goud buiten de veilingen om werd verkocht. Ook werden goederen soms op een later tijdstip geveild, omdat de markt voor bepaalde producten conjunctuurgevoelig was. Men wachtte dan op betere tijden en veilde het product bij gestegen vraag.[90]

Goud

In Afrika werd goud op twee manieren verworven. Een deel werd in de binnenlanden van Guinea uit smalle mijnschachten en putten gedolven, de rest werd gewassen uit rivierzand. Het gewonnen goud bestond voornamelijk uit stofgoud en in mindere mate uit kleine klompjes. De vindplaatsen werden angstvallig geheim gehouden en de mijnen, die als heilig werden beschouwd, waren voor Europeanen niet toegankelijk.[91] In hoofdstuk 1 zagen we dat lorrendraaiers aan het eind van de zeventiende eeuw veel goud naar de Republiek exporteerden en dat de omvang volgens Bosman gelijk was aan die van de WIC. Jaarlijks werd circa 1.500 mark door smokkelaars naar de Republiek vervoerd.[92] Daarna nam de goudhandel gestaag af, wat deels veroorzaakt

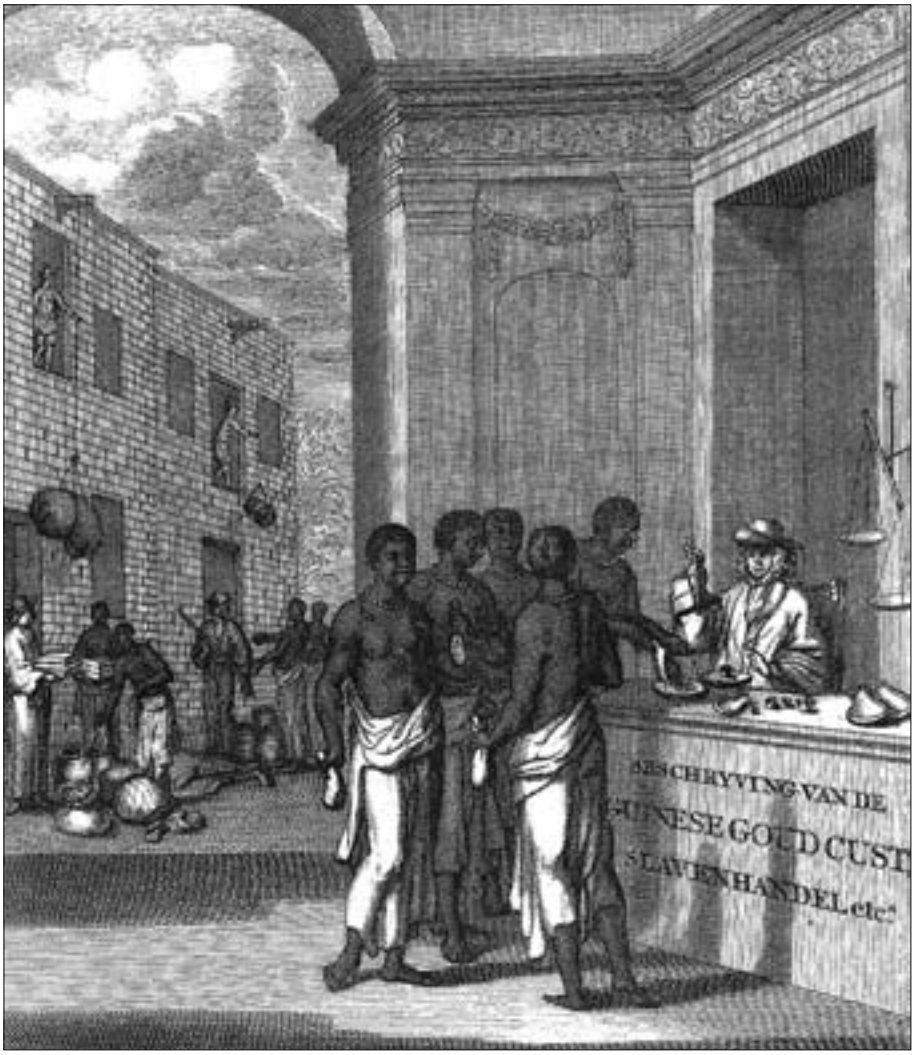
89. AC, 13 februari 1698, *Dolphijn*; AC, 11 december 1698, *Jongen Bogaert*; AC, 30 januari 1700, *Margariet*; OHC, 30 juli 1700, *Vriendschap en Galeij*; AC, 6 januari 1703 onbekend Zeeuws schip; ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 5 april 1703; GAR, Not 13-124, 12 juni 1704, *Seven Provintien*; NA, NBKG 266, *Negotie Galeij*, 1713.
90. Parmentier, 'De rederij Radermacher en Steenhart', 148.
91. Garrard, *Akan weights and the gold trade*, 135-136; Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 32-33.
92. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving*, I, 88-89; Postma, 'West African exports', 60

werd door de vele oorlogen die de Goudkust teisterden en deels door de toenemende vraag naar slaven. Volgens een memorie van enkele Zeeuwse kooplieden werd er na 1719 nagenoeg geen goud meer door lorrendraaiers verscheept, omdat de smokkelhandel, zoals we in hoofdstuk 1 zagen, grotendeels was ingezakt.[93]

In de eerste twee decennia van de achttiende eeuw zijn grote hoeveelheden goud door lorrendraaiers geëxporteerd. Op basis van cijfermateriaal over incidentele scheepsladingen is de omvang bij benadering vast te stellen. Van zeventien lorrendraaiers, die tussen 1698 en 1716 naar de Republiek zeilden, is de geëxporteerde hoeveelheid goud bekend.[94] Het gemiddelde lag iets boven de 140 mark goud per smokkelschip. In een enkel geval was de goudlading zelfs bijzonder hoog. Zo arriveerde het Zeeuwse smokkelschip de *Prins Eugenius* in april 1710 met driehonderd mark goud.[95] Ook deden allerlei verhalen de ronde over grote goudinkopen door smokkelaars. Jean Barbot berichtte in 1698 bijvoorbeeld dat er drie geconfisqueerde lorrendraaiers voor Elmina lagen, waarvan één twee jaar op de West-Afrikaanse kust handel had gedreven en daarbij duizend mark had ingekocht. Het onbekende fregat stond net op het punt naar Zeeland af te reizen toen het door een compagnieschip werd genomen.[96] Een jaar werd het Vlissingse smokkelschip *Salamander*, met een lading goud ter waarde van 80.000 gulden, door Franse kapers genomen.[97] Daarnaast blijkt uit de inventarissen van opgebrachte lorrendraaiers dat een aanzienlijk deel van de smokkelaars goud had ingekocht. De aangetroffen hoeveelheden varieerden van enkele honderden guldens tot ruim 26.500 gulden bij het smokkelschip *Herstel van Zeeland*.[98]

De goudexport van de WIC was niet constant en kende in de achttiende eeuw een duidelijke neergang. Tot aan 1692 lag de export van stofgoud ruim boven de schatting van Bosman, om vervolgens in de daaropvolgende vijf jaar licht te dalen. Na 1697 werd de goudexport gehalveerd naar een jaarlijks gemiddelde van 773 mark.[99] Ook bij de smokkelhandel mogen we fluctuaties verwachten, maar in tegenstelling tot de WIC, verliepen die anders. Op basis van bekende illegale goudexporten en de sterk gegroeide smokkelhandel, mogen we aannemen dat de goudexport tot aan het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog zich handhaafde op de door Bosman genoemde schatting of deze zelfs oversteeg. Tijdens het bijna vijf jaar durende interbellum werden ten minste 116 lorrendraaiers voor de Afrikaanse handel uitgereed. Daarvan werden er dertien door de WIC, Fransen of Barbarijse kapers genomen en leden er drie schipbreuk, zodat zeker honderd lorrendraaiers hun reis hebben voltooid. De Compagnie bracht in diezelfde periode slechts 57 schepen in de vaart, en dat was

93. ZA, MPTvP 99, 'Korte memorie omme te betoonen dat de slaeffhandelnegotie inreparabel is van de vrije vaard […]', ongedateerd, vermoedelijk 1730.
94. Zie bijlage I.
95. AC, 22 april 1710.
96. Hair, *Barbot on Guinea*, II, 682; Donnan, *Documents*, I, 430.
97. OLC, 4 november 1697.
98. NA, NBKG 260, Taxatielijst *Herstel van Zeeland*, 1715.
99. Postma 'West African Exports', 59-62; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 131-132.



Titelpagina van de *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud- Tand- en Slavekust* van W. Bosman. (Particuliere collectie)

inclusief de geconfisqueerde lorrendraaiers en compagnieschepen die verloren gingen. Het aantal uitredingen van lorrendraaiers overtrof die van de WIC dus in ruime mate en was ongeveer tweemaal zo groot. Uitgaande van circa twintig lorrendraaiers per jaar met een gemiddelde van 140 mark goud, zou dat theoretisch een goudexport van 2.800 mark per jaar opleveren. In de praktijk zal dit een stuk lager gelegen hebben, omdat schepen die bijvoorbeeld op Arguin en Senegal voeren, veel minder goud

inkochten. Zo exporteerde de *Seven Povintien* in 1704 slechts twaalf mark goud van de Senegalese kust.[100] Een jaarlijkse export van 1.500 tot 2.000 mark mogen we naar mijn idee als een betrouwbare schatting beschouwen.
Tijdens de Spaanse Successieoorlog daalde de illegale goudexport drastisch als gevolg van de kaapvaart. Het aantal getraceerde smokkelschepen halveerde ten opzichte van de voorgaande periode en de jaarlijkse goudexport zal met circa 800 mark in de pas hebben gelopen met die van de WIC. Na de Vrede van Utrecht schoot de export van het edelmetaal weer omhoog door de oplevende smokkelhandel op Afrika. De goudexport zal kort gepiekt hebben om vervolgens in te storten. In de jaren twintig was de goudexport van lorrendraaiers van generlei betekenis meer.
De daling van het Nederlandse aandeel in de internationale goudexport tot circa een kwart van de zeventiende-eeuwse export was in de jaren twintig van de achttiende eeuw een sterk argument van Zeeuwse kooplieden om Afrikaanse vrijhandel te bepleiten. Want als de Compagnie het aandeel van de illegale goudhandel had overgenomen, zo redeneerden zij, dan was de bestrijding van de illegale goederenhandel in zekere zin legitiem geweest. Dat was echter geenszins het geval geweest en het verlies van de Nederlandse handelspositie was volgens de Zeeuwen geheel te wijten aan de sterk toegenomen internationale concurrentie, met name van Engelse particuliere schepen.[101]
De goudprijs in Europa was relatief stabiel. Alleen in de loop van de zeventiende eeuw liep die van 290 tot circa 340 gulden per mark op om vervolgens licht te dalen. Gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw schommelde de gemiddelde goudprijs rond de 320 gulden.[102]
Wat er met het goud in de Republiek gebeurde, is moeilijk te traceren, omdat het niet, zoals andere Afrikaanse goederen, op veilingen werd aangeboden. Een deel werd vermoedelijk direct aan handelaren of de VOC verkocht. Daarvan is één transactie bekend. Zo werd het door de *Peerl* geïmporteerde goud, dat zowel uit stofgoud als gouden munten bestond, aan Isaak Semach Ferro verkocht. Daarvoor betaalde hij ruim 63.100 gulden.[103] Ferro was een vooraanstaande Sefardische joodse koopman die een groot pand aan de Rouaansche kaai te Middelburg bezat waarin tevens de synagoge was ondergebracht. Naast handelaar in geld en onbewerkte edelmetalen, waar veel Sefardische en Asjkenazische joden in West-Europa zich mee bezighielden, was hij nauw betrokken bij de manufacturenhandel. Bovendien was hij tijdens oorlogen een geregelde bezoeker van venduveilingen van prijsgemaakte schepen en werd hij aan het eind van de zeventiende eeuw tot consul van het Spaanse hof benoemd.[104]

100. GAR, Not 1317-124, 12 juni 1704.
101. ZA, MPTvP 99, 'Korte memorie omme te betoonen dat de slaeffhandelnegotie inreparabel is van de vrije vaard […]', ongedateerd, vermoedelijk 1730.
102. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 128 en bijlage 8.
103. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1702.
104. Felix, Inventaris Nederlandse Israelitische Gemeente, inleiding en 133; Hoff, 'De vroege Portugeesch-Joodsche gemeente', 21 en 24; Schutte, *Repertorium der buitenlandse vertegenwoordigers*, 615; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 236, 258, 273 en 361; Israel, *De Joden in Europa*, 182-192.

Naast particuliere handelaren, die bereid waren om meer voor het goud te betalen dan officieel was vastgesteld, speelden ook wisselbanken een belangrijke rol bij de handel in stofgoud. Volgens de muntplakkaten moest het ingevoerde stofgoud en zilver tegen een vastgestelde prijs aan de muntmeesters worden geleverd. Pas nadat het goud was gemunt, mocht het voor de handel worden geëxporteerd. Maar al vroeg in de zeventiende eeuw hielden wisselbanken zich met verboden handel in edelmetaal bezig door het stofgoud van de WIC te kopen om dat vervolgens ongemunt en met winst aan de VOC te verkopen, die grote hoeveelheden goud nodig had voor de financiering van haar handelsactiviteiten in Azië.[105]
Hoewel de Zeeuwse muntmeesters door de Staten van Zeeland werden aangesteld, waren zij in feite particuliere ondernemers, die er belang bij hadden om de grondstoffen onder de officiële prijs aan te kopen. Het is daarom niet verwonderlijk dat zij bij de smokkelhandel van edelmetaal betrokken waren. Vanaf 1682 tot aan de opheffing van het WIC-octrooi telde Zeeland vier muntmeesters-generaal. Dat waren achtereenvolgens: Hendrik van Dusseldorp, Adolf de Groene, David Fiers en Pieter Cappeyne en allen waren, zonder uitzondering, belanghebbenden bij één of meerdere uitredingen van lorrendraaiers.[106]
Vermoedelijk is ook een groot deel van het ingevoerde stofgoud naar Amsterdam vervoerd, dat het centrum was van de internationale goud- en zilverhandel. Zo liet de Amsterdamse koopman Jan Entrop twintig mark goud uit Zeeland naar Amsterdam verschepen die kort daarvoor was aangekomen. Twee jaar later berichtte de *Amsterdamsche Courant* over een ander goudtransport waarbij een Zeeuws scheepje met stofgoud en andere koopmanschappen voor Katwijk was gestrand.[107] Naar het buitenland is vermoedelijk geen goud vervoerd, want de export van zowel gemunt als ongemunt edelmetaal was tijdens de Spaanse Successieoorlog verboden.[108]

Ivoor

Na goud was ivoor het belangrijkste exportproduct van de West-Afrikaanse kust. Bij de ivoorhandel werd onderscheid gemaakt tussen slagtanden van volwassen dieren, doorgaans 'oliphantstanden' of kortweg 'tanden' genoemd, en de slagtanden van jonge dieren, 'crevellen' genoemd. De grote slagtanden, die gemiddeld 35,5 pond wogen, genoten in Europa de voorkeur door hun grotere hardheid en lichtere kleur. Het ivoor werd verwerkt in allerlei soorten luxe artikelen, zoals snuifdozen, waaiers en bestek. De prijs die de Compagnie daarvoor rekende was één gulden per pond, terwijl die voor crevellen, die gemiddeld zes pond wogen, de helft bedroeg. In de regel bestond circa driekwart van de door compagnieschepen aangevoerde ivoorlading uit tanden, de rest waren crevellen. De ivoorhandel leverde de Compagnie een goede

105. Dillen, *Van Rijkdom en Regenten*, 263-266; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 128-131.
106. Zeeuws Archief, Inventaris Rekenkamer C, Rekeningen en bijbehorende stukken ingebracht bij de inrichting van de Munt in 1580 en door de muntmeesters, 1580-1799. Zie verder bijlage II.
107. AC, 6 januari 1705; GAA, Not 4628-1473, 27 februari 1703.
108. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, V, 'Verbod, uitvoer van Goud en Silver Muntmateriaal', 975-976.

winst op, want de inkoopsprijs van tanden bedroeg slechts acht stuivers per pond en voor crevellen werd maar de helft betaald.[109] Tussen 1699 en 1730 werd door de WIC ruim 1.831.000 pond ivoor met een waarde van circa 1.556.500 gulden vanuit Elmina naar de Republiek verscheept. Het jaarlijkse gemiddelde bedroeg over die periode ongeveer 61.000 pond. Hierbij moet worden aangemerkt dat dit slechts een deel van het door de Compagnie geïmporteerde ivoor was, want een aanzienlijk deel kwam van buiten de Goudkust en die cijfers zijn onbekend.[110] Volgens Postma is de ivoorexport uit Elmina slechts de helft van de totale ivoorimport in de Republiek. De andere helft kwam van de kust van Loango-Angola of werd door lorrendraaiers geïmporteerd.[111]

Net als bij andere Afrikaanse exportproducten zijn over de illegale ivoorexport weinig cijfers bekend, maar die zal, net als de goudexport, hebben gefluctueerd en in vredestijd hoog zijn geweest. Zo liepen in 1700 ten minste achttien smokkelschepen een Nederlandse haven binnen en daarvan importeerde drie Zeeuwse lorrendraaiers tezamen al 45.000 pond ivoor.[112] Andere aanwijzingen vormen de advertenties van veilingen te Middelburg en Vlissingen. In 1716 en 1717 werd op vijf verschillende veilingen circa 70.000 pond ivoor afgeslagen.[113]

We mogen aannemen dat de ivoorexport door lorrendraaiers tijdens de eerste twintig jaar van de achttiende eeuw een vergelijkbare omvang heeft gehad als die van de WIC en die in vredestijd heeft overstegen. Na 1720 zal de illegale ivoorexport sterk zijn gedaald. Zo wist schipper Roeland van de *Winchester Galeij* in 1724 niet meer dan twee tanden en vier crevellen te kopen en klaagde schipper Daniël Gabion een jaar later over zeer teleurstellende handelsresultaten op de Greinkust.[114]

Gedetailleerde gegevens over in- en verkoop leveren de bewaard gebleven handelsboeken op. Uit het eerdergenoemde negotieboek van de *Peerl* blijkt dat het smokkelschip 10.770 pond ivoor importeerde dat later voor 8.855 gulden werd geveild.[115] In het handelsboek van de *Negotie Galeij* stonden 545 stuks tanden en 471 stuks crevellen genoteerd, met een totaalgewicht van 22.574 pond. Daar werd 7.950 gulden voor betaald.[116] Volgens de gangbare verkoopprijzen in de Republiek zou deze partij tussen 19.000 en 21.000 gulden hebben opgebracht.

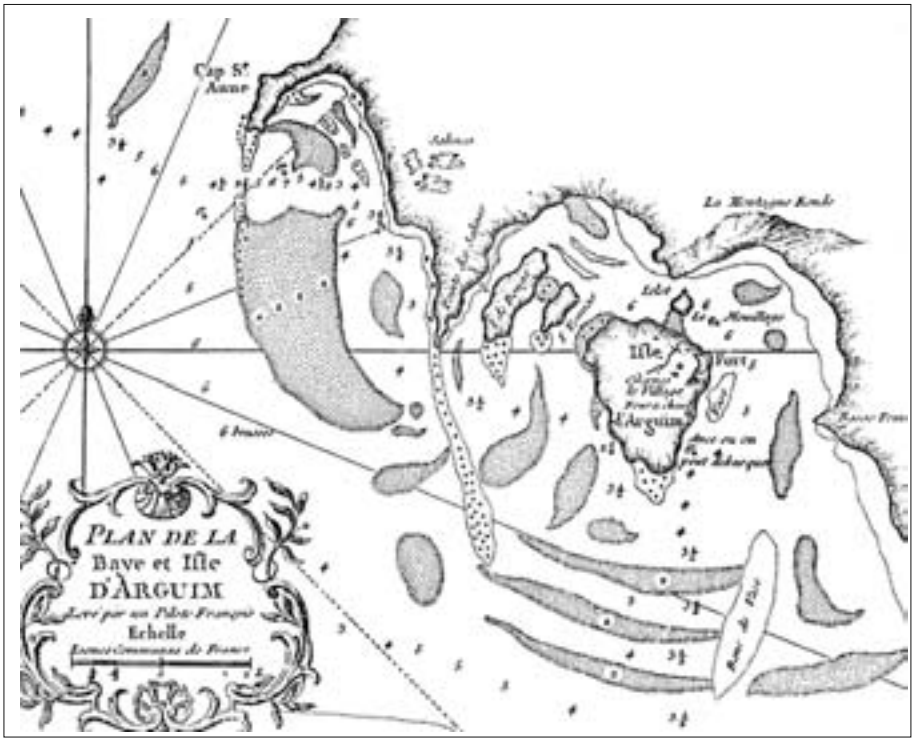
Voor de totale Nederlandse ivoorexport moeten gedurende het eerste kwart van de achttiende eeuw vele tienduizenden olifanten zijn gedood. Volgens een berekening

109. NA, NBKG 250, Factuur verhandelde goederen *Schorenburg*, 1708; Feinberg en Johnson, 'The West African ivory trade', 441; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 135.
110. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, tabel 5.9.
111. Postma, 'West African exports', 62-63.
112. AC, 30 januari 1700; OHC, 30 juli 1700. Zie bijlage I.
113. AC, 6 juni en 10 september 1716 en 28 augustus, 9 september en 18 september 1717.
114. ZA, MCC 1348, Handelsboek *Winchester Galeij*, 1724; ZA, RAZE 639, 18 juli 1726; ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 250.
115. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1702.
116. NA, NBKG 266, Handelsboek *Negotie Galeij*, 1712-1713.

van H.M. Feinberg en M. Johnson zouden alleen al voor de WIC-export, gedurende de periode 1706-1720, ruim 12.298 volwassen olifanten en circa 15.000 jonge dieren zijn gedood. Door de grootschalige jacht decimeerden de olifantenpopulaties in bepaalde gebieden, waardoor de export in het begin van de achttiende eeuw stagneerde.[117]

Gom

Door het verlies van de WIC-handelsposten op de eilanden Goeree en Arguin, in achtereenvolgens 1677 en 1678, aan de Fransen en de territoriale erkenning daarvan bij de Vrede van Nijmegen kwam het Senegambia-gebied buiten de invloedsfeer van de WIC te staan.[118] Toen de Brandenburgers het deels verwoeste fort vervolgens overnamen en herbouwden, was de rol van de WIC, die zichzelf nog steeds als rechtmatige



Zeekaart van het gebied rond het eiland Arguin. Kaart uit *Historische Beschryving der Reizen* van A.F. Prevost. (Particuliere collectie)

117. Feinberg en Johnson, 'The West African ivory trade', 442 en tabel I; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 137.

118. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 209-210.

Fort van Arguin. Gravure uit 1721 uit *Historische Beschryving der Reizen* van A.F. Prevost. (Particuliere collectie)

eigenaar van het fort beschouwde en de rechten van de Brandenburgers niet erkende, voorlopig uitgespeeld. Na de ondergang van de BAC en verkoop van haar handelsposten in 1718 aan de WIC, werd de vaart op Arguin voor korte tijd hervat. Daarmee wilde de Compagnie de gomhandel nieuw leven inblazen, maar opnieuw staken de Fransen daar een stokje voor. Telkens wanneer het compagniepersoneel het eiland wilde bezetten, werd dat door hen belet. De problemen over het eiland bleven tot 1727 bestaan, toen de Franse regering zich uiteindelijk bereid verklaarde om een deel van de geleden schade aan de Nederlanders te vergoeden. Daarop erkenden de Staten-Generaal de Franse aanspraken op Arguin.[119]

119. NA, IvH 362, Stukken betreffende Arguin; Prevost, *Historische Beschryving*, III, 256-257; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 139, 187-189 en 205-212. Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving*, 169.

Door de afwezigheid van compagnieschepen en handelsforten hadden smokkelschepen in het Senegambia-gebied vrij spel. De particuliere vaart op Arguin werd bovendien gestimuleerd, omdat de BAC niet bij machte bleek om haar handelsforten te bevoorraden, waardoor de garnizoenen sterk afhankelijk werden van Zeeuwse lorrendraaiers.[120] De particuliere gomhandel bloeide als nooit tevoren en alleen al tussen 1699-1704 werden ten minste twintig smokkelaars voor de gomhandel uitgerust. Daarvan waren er acht uit Holland afkomstig en kwamen de overige uit Zeeland. Zo werden in Vlissingen jaarlijks één of meerdere schepen voor de gomhandel uitgerust.[121] Naast lorrendraaiers werden er vanaf 1711 twintig particuliere schepen voor de vaart op het Senegambia-gebied uitgereed met octrooi van de BAC. De WIC verleende aan de Hollandse reders toestemming tegen betaling van recognitie.[122]

Zoals gezegd, was de Arabische gom het belangrijkste exportartikel van de kust van Senegal en het eiland Arguin. Deze harsachtige grondstof werd van de Acacia arabica gewonnen, een doornige boom die op verschillende plaatsen in de binnenlanden van Senegal groeide. Door insnijdingen in de boombast te kerven, kwam er een kleverige, doorschijnende vloeistof vrij, die hard werd, zodra het aan de buitenlucht werd blootgesteld. In gestolde of gedroogde vorm werd de gom vervolgens verzameld. De oogst vond tweemaal per jaar plaats. De eerste was in december, net na de regentijd, en leverde de beste kwaliteit op. In maart volgde de tweede oogstperiode. Het handelsseizoen werd hier grotendeels door bepaald en liep van februari tot mei. Daarna staken bovendien sterke westenwinden op die de ankerplaatsen ongeschikt maakten.[123]

De gewonnen gom werd voor verschillende doeleinden gebruikt. De Arabieren aten het bijvoorbeeld als een hongerverdrijvend middel of verwerkten het in wierook of balsem. In Europa werd de grondstof voor andere doelen gebruikt. Volgens achttiende-eeuwse geneesheren had de gom een pijnstillende en bloedstollende werking en daarom werd deze in medicinale middelen verwerkt. Verder werden er documenten mee verzegeld of werden voorwerpen van een vernislaag of spiegelglans voorzien. Bij de fabricage van lijmen, inkt en papier en in de textielindustrie werd gom ook als stijfmiddel gebruikt. En op een prijslijst van koopmanschappen uit 1718 stond Senegalese gom onder de categorie verfstoffen.[124]

In de zeventiende eeuw werd de gom per quintaal, circa 220 pond, verhandeld. Later veranderde dat. Volgens André Brue, de directeur-generaal van de Franse Compagnie, handelden de Nederlandse lorrendraaiers met verlof van de gouverneur van Arguin en gebruikten zij daarbij een maat van ongeveer 700 pond. Zij betaalden, bovenop de

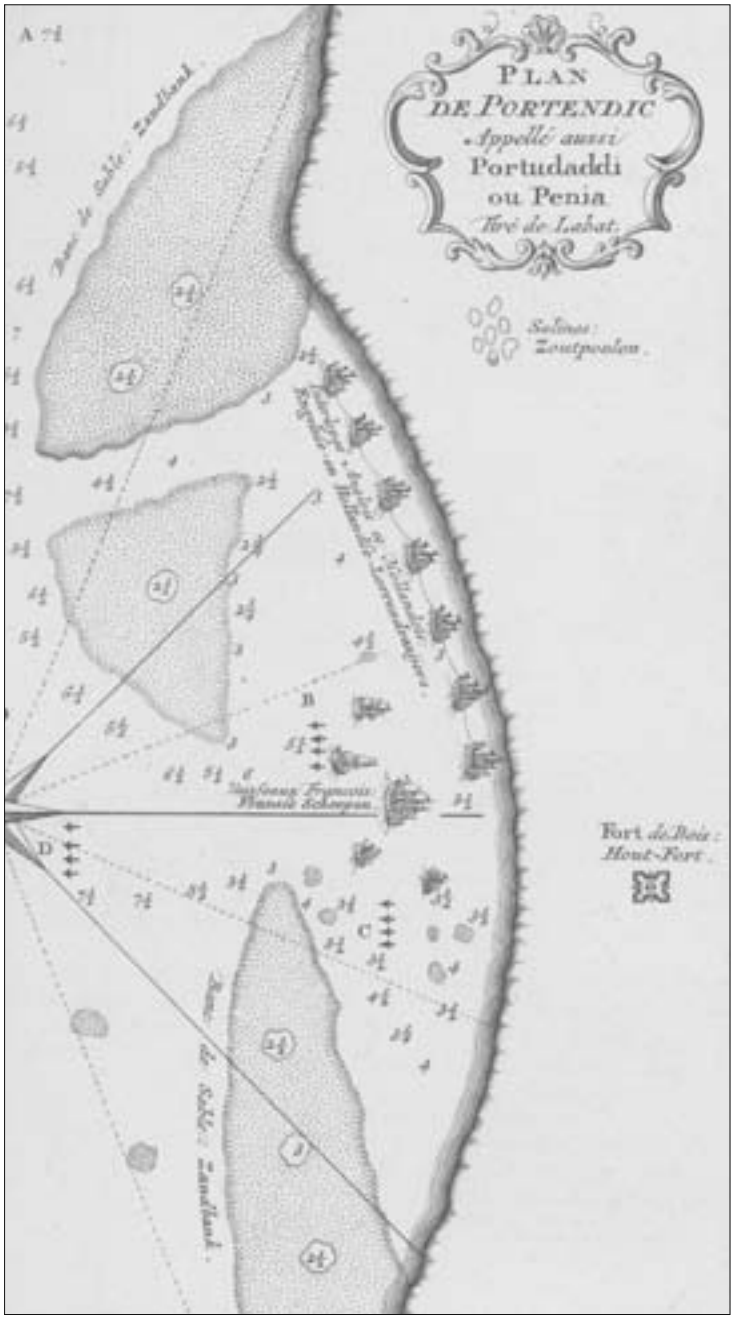
120. Schück, *Brandenburg-Preussens*, II, 558-559.

121. Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving*, 169.

122. Zie bijlage I.

123. Salmon, *Hedendaagsche historie*, 370.

124. Webb, 'The French in gum Arabic', 149; Wennekens, *Gouden handel*, 411; ZA, DS 56, 'Cours van koopmanschappen tot Amsterdam, 9 july 1718'; GAA, Not 4654-796, 21 februari 1709. In de notariële akte werd gom als een van de verfstoffen in de katoendrukkerij vermeld.



Portendick op de kust van Senegal, de plaats waar veel lorrendraaiers gom inkochten. Kopergravure uit *Historische Beschryving der Reizen* van A.F. Prevost. (Particuliere collectie)

inkoopsprijs van gom, protectiegeld aan de gouverneur en droegen tolgeld af aan de plaatselijke Moorse vorst.[125] Naast gom werden ook struisvogelveren en zout ingekocht en in mindere mate goud, slaven en ivoor.
In Amsterdam en Rotterdam had zich een groep kooplieden rond de BAC-hoofdparticipanten Joshua van Belle, Abraham Beck en Hendrik van Wesel verzameld die zich voornamelijk met de gomhandel bezighield. Tussen 1699 en 1704 werd het schip *Arcke Noach* ten minste vijfmaal daarvoor uitgereed, waarvan driemaal onder leiding van schipper Adriaan Schot, die tijdens zijn laatste heenreis in de buurt van Plymouth strandde. Daarna voer Schot voor dezelfde reders met de *Seven Provintien* op Arguin.[126] Voor deze handelsreizen was door de WIC geen toestemming verleend, zij waren dus illegaal. Vanaf 1711 veranderde dat, nadat dezelfde groep kooplieden de eerdergenoemde overeenkomst met de BAC in de wacht had gesleept en vervolgens met toestemming van de WIC handeldreef in het Senegambia-gebied.
De bewaard gebleven ladingslijst van de *Arcke Noach* laat enkele verschillen zien met de overige West-Afrikaanse handel. Wat opvalt, is dat er geen buskruit werd vervoerd, een handelsproduct dat door lorrendraaiers doorgaans in grote hoeveelheden naar Afrika werd verscheept. Daar was kennelijk weinig vraag naar. Bovendien kreeg Schot een geldbeurs mee met vijfhonderd stukken van achten en Hollandse rijksdaalders.[127] Het zilvergeld was bestemd als protectiegeld voor Jan Reers, de Vlissingse commandeur van het BAC-fort op Arguin en als tolgeld voor de Moorse vorst. Maar er werd ook gom mee gekocht, want in 1715 betaalde men vier zilveren muntstukken voor één quintaal gom.[128] Er was dus sprake van zowel ruil- als koophandel.
Naast verschillen in handelsgoederen hadden de schepen die voor de gomhandel werden uitgereed, ook een groter laadvermogen dan de lorrendraaiers die voor de overige West-Afrikaanse handelsgebieden werden ingezet. De *Arcke Noach* had bijvoorbeeld een lengte van 102 voet met laadcapaciteit van 100 last en die van de *Seven Provintien* bedroeg zelfs 170 last. Ook van twee Zeeuwse lorrendraaiers *Het Lam* en *Jonge Jan*, die in dezelfde periode op Arguin voeren, zijn de laadgegevens bekend. Het eerste smokkelschip, dat door Cornelis Barrevoets werd gevoerd, had een laadvermogen van 115 last en het laadvermogen van het tweede schip, van Jacob van Daale, bedroeg 70 last. Beide schippers maakten in die periode meerdere reizen op Arguin.[129]

125. Prevost, *Historische Beschryving*, III, 481-484.
126. GAA, Not 4203-323, 2 januari 1705; GAR, Not 1274-233, 11 oktober 1702; OHC, 18 maart 1700, 25 augustus 1703, 27 december 1703; OLC, 23 juli 1703; AC, 27 juli 1702; GStA, R. 65.86, Verklaring van Hamet Mansor Ibrahim, 16 juni 1704.
127. GAA, Not 5890-1335, 28 december 1703.
128. Prevost, *Historische Beschryving*, III, 484-485.
129. GStA, R. 65.86, Verklaring van Hamet Mansor Ibrahim, 16 juni 1704; GAR, Not 1317-124, 12 juni 1704.

Een verklaring hiervoor is dat de zwaardere en moeilijk manoeuvreerbare schepen betrekkelijk veilig op de Bovenkust konden handelen en dat de los- en laadtijd relatief kort was. Arguin was namelijk een Afrikaanse stapelplaats voor gom; de schepen hielden zich niet met tijdrovende kusthandel bezig. Soms waren de vaartuigen al in zes weken geladen waarna zij met de retourreis konden aanvangen.[130] Maar het belangrijkste argument was dat de Moorse vorst tolgeld rekende per scheepslading en niet per gewicht. Omdat de capaciteit van het schip geen rol speelde, was het dus voor kooplieden voordeliger om met grotere schepen te handelen.[131]

Om antwoord te krijgen op de vraag naar omvang en rendabiliteit van de gomhandel, zijn zowel productie-, in- en verkoopcijfers als retourladingen onderzocht. Volgens schattingen werd er jaarlijks zes- tot achthonderd ton gom in Afrika verhandeld tegen een prijs van 12 gulden per honderd pond. In de Republiek werd de gom voor ten minste het dubbele verkocht, een prijs die in sommige perioden tot 36 gulden kon oplopen.[132]

In 1701 importeerde het eerdergenoemde schip *Arcke Noach* 250.000 pond gom en op de daaropvolgende reis vervoerde het ruim 180.000 pond. In datzelfde jaar verwierven de twee Zeeuwse lorrendraaiers *Het Lam* en *Jonge Jan* circa 700.000 pond gom en in 1704 vervoerde het fluitschip de *Seven Provintien* nog eens 600.000 pond gom.[133] Over retourladingen van andere Zeeuwse lorrendraaiers zijn geen gegevens bekend, maar die moeten, als we de correspondentie tussen de BAC en Rotterdamse kooplieden geloven, aanzienlijk zijn geweest.[134] Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog nam de gomhandel enigszins af, wat door de toegenomen concurrentie veroorzaakt werd. Zo berichtte commandeur Johan de Both in 1715 dat het een slecht seizoen was geweest, omdat veel Engelse schepen op de Senegalese kust handelden. Daardoor had het Rotterdamse schip de *Koning van Pruijssen* slechts een derde geladen en had het eveneens uit Rotterdam afkomstige schip de *Kroonprins van Pruijssen* zelfs geen gom kunnen krijgen. Beide schepen arriveerden later dat jaar in Rotterdam met een grote partij onverkochte koopmanschappen.[135]

130. Van der Heyden, *Rote Adler*, 42; GStA, R. 65.86, Verklaring van Hamet Mansor Ibrahim, 16 juni 1704.

131. Prevost, *Historische Beschryving*, III, 485.

132. GStA, R. 65.109, Beschrijving Pruisische forten, 1717; Schück, *Brandenburg-Preussens*, I, 278 en 350; Monod, *L'ile d'Arguin*, 105; Webb, 'The French in gum Arabic', 152; ZA, DS 56, 'Cours van koopmanschappen tot Amsterdam, 9 july 1718'. In 1718 kostte honderd pond gom 29 tot 30 gulden.

133. GAA, Not 4203-323, 2 januari 1705; GAR, Not 1317-124, 12 juni 1704; NA, AVB 235, Resoluties admiraliteit Maze, 25 september en 25 oktober 1715; Schück, *Brandenburg-Preussens*, II, 504.

134. Schück, *Brandenburg-Preussens*, II, 504-505 en 555-563.

135. GStA, R. 65.112, J. De Both aan koning van Pruisen, 30 mei 1715.

De Compagnie exporteerde gedurende de eerste dertig jaar van de achttiende eeuw nauwelijks gom, uitgezonderd de korte periode na 1721. Wel werd er tussen 1715 en 1720 circa 265.000 pond gom vanuit Elmina naar de Republiek getransporteerd, maar die was voornamelijk van opgebrachte lorrendraaiers afkomstig. Verder was een deel van de gom, die ook als barnsteen werd aangemerkt, uit Benin afkomstig, waar het diep in de binnenlanden werd gewonnen.[136]
In de Republiek moesten invoerrechten worden betaald voor de Senegalese gom en dat was aan het begin van de achttiende eeuw zeven stuivers per honderd pond.[137] Nadat de WIC vrijhandel op Arguin aan de hiervoor genoemde Hollandse kooplieden had verleend, verliep de belastingafdracht via 'loscedullen' van de Compagnie. Voor inkomende schepen was dat drie procent van de ladingwaarde.[138] Dat deze regeling niet overal bekend was, bleek uit het in hoofdstuk 2 behandelde conflict tussen de reders van de *Koning van Pruijssen* en *Kroonprins van Pruijssen* en de admiraliteit Maze. Hoewel het geschil werd opgelost, bleef daarover onduidelijkheid bestaan en moesten Rotterdamse reders in 1721 opnieuw bij de Staten-Generaal hun recht halen om een lading gom te mogen lossen.[139]

Overige Afrikaanse exportproducten
Na goud, ivoor en gom waren grein en bijenwas de belangrijkste exportartikelen van de Afrikaanse westkust. Grein of mallegueta-peper was afkomstig van de Greinkust, het Afrikaanse kustgebied dat tussen het Senegambia-gebied en de Ivoorkust lag. Zijn naam is ontleend aan een soort peper, dat mallegueta of grein (korrel) werd genoemd. De bijenwas, waar onder andere kaarsen van werden gemaakt, kwam voornamelijk uit de Bocht van Benin. De inkoopsprijs van grein bedroeg twee stuivers per pond en van bijenwas acht stuivers.[140]
Uit tabel 4.4 blijkt dat de export van deze twee producten, met een gezamenlijk percentage van 8,5 procent, beperkt was. Toch vervoerden sommige lorrendraaiers aanzienlijke scheepsladingen. Toen de *Wakende Crane* in 1699 werd opgebracht, had het Zeeuwse smokkelschip ruim 111.000 pond grein aan boord. Ook bij andere opgebrachte smokkelschepen, zoals de *Vlissings Welvaren, Snelle hoeker, Agatha* en *Aletta*

136. NA, VWIS 928, Memorie van ingehandelde retourwaren van de kust van Guinea, 1700-1730; NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 8 augustus 1718; NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1719. De plaats waar het barnsteen werd gewonnen, lag op tien à twaalf dagreizen van de kust verwijderd.
137. NA, AVB 235, Lijst van in- en uitgaande rechten, 381.
138. NA, AVB 235, Recognitieboek WIC-kamer Maze, betreffende de *Koning van Pruijssen*, 28 maart en 25 oktober 1713; Idem kamer Amsterdam, betreffende de *St. Laurens*, 3 juni 1723.
139. NA, AVB 235, Verklaring groep Amsterdamse kooplieden, 12 augustus 1716; NA, VWIS 260, Memorie van kamer Maze aan Staten-Generaal, 10 september 1716, 5; NA, IvH 355, Notariële akte van Jacob van Stolk, 6 mei 1719; *Recuëil van alle de Placaaten, Ordonnantien, Resolutien*, IV, 30 januari 1721.
140. Postma, 'West African exports', 64-66 en 72.

Galeij, werden grote hoeveelheden grein of was aangetroffen. Zo had het eerstgenoemde smokkelschip 66.220 pond peper aan boord en vervoerde het tweede schip 37.800 pond bijenwas. De laatste twee lorrendraaiers, die in het voorjaar van 1714 werden opgebracht, vervoerden samen circa 140.000 pond grein.[141] Naast exportgegevens van opgebrachte smokkelschepen bestaan er ook meldingen van grein- en wasexport door binnenlopende Zeeuwse smokkelschepen.[142] De illegale peperhandel werd afgeschilderd als zeer omvangrijk. Directeur Haringh klaagde in 1714 dat compagnieschepen nauwelijks grein konden krijgen, omdat de lorrendraaiers de handel domineerden.[143] Na 1720 zakte de peperhandel in. Volgens Zeeuwse kooplieden staakte de plaatselijke bevolking de aanplant en verbouwing van peper en ging zij zich, net als op de Goudkust, met de slavenhandel bezighouden.[144]
Van de kust van Loango-Angola werden naast slaven en ivoor, ook verfhout en koper geëxporteerd. Dit waren kleine hoeveelheden en van slechts enkele smokkelschepen is het transport van deze producten bekend.[145] De WIC exporteerde ook huiden en in geringe mate palmolie. Incidenteel werden levende civetkatten van de West-Afrikaanse kust geëxporteerd, waarvan de secretie van de anaalklieren werd gebruikt voor de vervaardiging van parfums. Vermoedelijk hebben lorrendraaiers deze producten en dieren weinig verhandeld; er werd in ieder geval geen melding van gemaakt. Een uitzondering vormt de instructiebrief van de *Ruijter*, waarin schipper Abraham Poll de opdracht kreeg om de onverkochte koopmanschappen op het eiland Sint Jago tegen huiden en andere producten te verkopen.[146] Naast Afrikaanse producten werden soms ook Braziliaanse producten, zoals goud, witte en bruine suiker, tabak en huiden door Portugese handelaren tegen slaven geruild.[147]

141. NA, NBKG 253 en 254, Taxatielijsten *Aletta Galeij* en *Snelle Hoeker*, 1714. De *Aletta Galeij* had 88.835 pond grein en 21.615 pond gom ingekocht; NA, WIC 1152, Processtukken *Vlissings Welvaren*, 1715, no. 9: Memorie van het cargasoen. Directeur-generaal Haringh hield het compagnieschip *Poelwijk* langer vast om de lading van de smokkelschepen *Agatha* en *Aletta Galeij* te verzenden. Bij aankomst in Zeeland had de *Poelwijk* 144.000 pond en 21.600 pond gom aan boord. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 5 juni 1714; NA, WIC 369, Kamer Zeeland aan Amsterdam, 30 november 1714.
142. AC, 13 februari en 11 december 1698, de *Dolphijn* en *Jonge Bogaert*, 30 januari 1700 de *Margariet*; OHC, 20 januari 1700 de *Galeij*; ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1702; NA, NBKG 266, Handelsboek *Negotie Galeij*, 1713. Zie bijlage IX.
143. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 5 juni 1714.
144. ZA, RvC L/20 'Korte memorie tot betoog dat de slaefnegotie inreparabel is […]', 1729; ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', punt 3.
145. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1700; NA, WIC 1152, Processtukken *Vlissings Welvaren,* 1715, no. 9: Memorie van het cargasoen; ZA, MCC 1348, Negotieboek *Winchester Galeij*, 1724; NA, VWIS 929, Taxatielijst *Jonge Moor*, 1730; AC, 13 februari 1698. De *Dolphijn* vervoerde 26.000 pond Angolees koper.
146. NA, NBKG 253, Instructiebrief *Ruijter*, 1714.
147. Postma, 'West African exports', 66-67.

De slavenhandel

Over de omvang van de illegale slavenhandel lopen de meningen uiteen. Volgens Postma was de driehoekshandel een zeer complexe onderneming waarin slechts weinig lorrendraaiers succesvol konden opereren. Het aandeel van smokkelaars in de slavenhandel was daarom zeer gering. Hij schat het totaal aantal illegaal verhandelde slaven in de periode 1675-1730 op ongeveer 13.000, waarvan 3.500 in de zeventiende eeuw. Dat geeft een aantal van bijna tienduizend verhandelde slaven in de achttiende eeuw. Wel erkent hij dat 'several interloper slavers must have gone unreported, because they often took their human cargo to French and Spanish markets in the Caribbean'.[148] Later bracht hij hier een correctie op aan door nieuw onderzoeksmateriaal in aanmerking te nemen en schatte hij het getransporteerde aantal slaven op 15.000. Daar voegde hij een marge van 5.000 slaven aan toe voor niet getraceerd transport. Van deze 20.000 slaven werd de helft in de eerste drie decennia van de achttiende eeuw getransporteerd, of circa tien percent van de totale Nederlandse slavenhandel. Bovendien concludeert hij iets te voorbarig dat het statistisch materiaal betreffende het Nederlandse aandeel in de trans-Atlantische slavenhandel voor 'the crucial years between 1675 and 1803 have now been so well scrutinized that no significant new adjustments are expected for this period'.[149]

Volgens P. Emmer was het voor interlopers relatief eenvoudig om buiten de WIC slaven aan de Afrikaanse westkust in te handelen, 'maar de verkoop in Amerika vereiste wel een zekere organisatie ter plaatse in verband met de kredietverlening aan de planters en de aankoop van koloniale producten als retourlading'. Hij deelt daarmee de mening van Postma betreffende de complexiteit van de onderneming en concludeert dat de WIC bij de transatlantische slavenhandel niet zozeer concurrentie ondervond van individuele slavenhalers, maar veeleer van buitenlandse handelscompagnieën 'die vaak met Nederlands geld waren gefinancierd'.[150] Ook W. Klooster is van mening dat het smokkelaandeel in de honderdduizend slaven, die tussen 1658 en 1729 van West-Afrika naar de Spaanse koloniën werd vervoerd, gering was. Weliswaar dreven veel Zeeuwse interlopers in het eerste kwart van de achttiende eeuw handel op West-Afrika, maar daarvan specialiseerden slechts enkelen zich in de driehoekshandel.[151]

Daarentegen menen W.S. Unger en Van Dantzig dat het aandeel van smokkelschepen in de slavenhandel veel groter moet zijn geweest. Zo brengt Unger de particuliere slavenhandel in verband met de achteruitgang van de slavenhandel van de Compagnie en erkent dat er talrijke particuliere slavenhandelaren in Holland en Zeeland waren, 'al moeten wij de gegevens, die ons hierover uitvoerig zouden kunnen inlichten, grotendeels ontberen'. Van Dantzig komt tot de slotsom dat er gedurende de eerste helft

148. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 81, 110 en tabel 5.1; Postma, 'A reassessment', tabel 5.1.

149. Postma, 'A reassessment', 124-125, 136, tabel 5.2, 5.5 en 5.7.

150. Emmer, 'De vaart buiten Europa', II, 287-288.

151. Klooster, *Illicit Riches*, 109, 117-118.

van de achttiende eeuw circa 7.000 slaven jaarlijks onder Nederlandse vlag werden vervoerd, waarvan ongeveer de helft van alle slavenschepen uit Vlissingen afkomstig was. Beiden baseren hun bevindingen voornamelijk op cijfermateriaal van de MCC, die na de opheffing van het WIC-octrooi in de slavenhandel investeerde.[152] Ook Den Heijer lijkt het gerechtvaardigd de in de bronnen achterhaalde smokkel in slaven als het spreekwoordelijke topje van de ijsberg te beschouwen. Hij veronderstelt dat de ware omvang van deze ijsberg aanzienlijk groter is geweest dan in de literatuur wordt aangenomen.[153]

Tussenhandel

In de achttiende eeuw handelden veel lorrendraaiers in slaven, maar niet alle smokkelschepen brachten hun menselijke lading naar Amerika. Een deel verkocht de slaven met winst door. Aan deze tussenhandel waren veel minder kosten en risico's verbonden dan aan de driehoekshandel. Aanpassingen van de schepen of grootschalige voorbereidingen waren bijvoorbeeld niet noodzakelijk, omdat het aantal verworven slaven doorgaans gering was en het verblijf op de schepen relatief kort. Ook de kosten bleven beperkt, want de noodzakelijke inkoop van grote hoeveelheden voedsel, water en brandhout konden achterwege blijven, evenals de maandgelden van de bemanningsleden, omdat het benodigde aantal laag kon blijven. Bovendien was de kans op ziekten en mortaliteit onder de slaven een stuk kleiner en omdat een slaaf een belangrijke economische waarde vertegenwoordigde en het verlies winstderving betekende, liepen reders minder financiële risico's.[154]

De aan de kust verworven slaven werden meestal aan buitenlandse slavenhandelaren doorverkocht, vooral aan Portugezen die voor de slaven in Braziliaans goud, tabak en andere producten betaalden. In de achttiende eeuw trachtten Portugese handelaren de verschuldigde recognitie aan de WIC te ontlopen door de slaven van lorrendraaiers te kopen. Voor smokkelschepen uit de Republiek was dit een geschikte gelegenheid om Braziliaanse producten te verwerven.[155] Maar er werden ook zaken gedaan met andere Europese ondernemingen, zoals uit de instructiebrief voor de Zeeuwse lorrendraaier Jan Bokhoorn bleek, die zijn slaven aan de Engelsen moest verkopen.[156]

De slaven werden zowel aan buitenlandse schepen als op eilanden verkocht, zoals São Tomé, Príncipe of de Canarische Eilanden, die belangrijke doorvoercentra waren

152. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis', I, 159; Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 108.

153. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 280.

154. Eijgenraam, 'Menschlievenheid en eigen belang', 78.

155. Parmentier, 'De rederij Radermacher en Steenhart', 144-145.

156. NA, NBKG 260, Instructiebrief *Deinsvliet*, 1714.

voor de slavenhandel.[157] Vooral de laatstgenoemde eilandengroep ontwikkelde zich vanaf de zeventiende eeuw tot een belangrijk centrum voor de tussenhandel.[158] Ook de Spaanse havenstad Cádiz speelde daarbij een niet onbelangrijke rol. Zo kreeg de schipper van de *Jonge Elseboom* bijvoorbeeld opdracht om honderd tot honderdvijftig slaven op de Afrikaanse kust in te handelen en die op de thuisreis in Cádiz te verkopen.[159]
Uit de inventarissen van opgebrachte lorrendraaiers blijkt dat veel Nederlandse smokkelschepen zich met de tussenhandel bezighielden. Het aantal ingekochte slaven varieerde van enkele tot vele tientallen. De *Oranjeboom* en *Americaanse Galeij* hadden bijvoorbeeld 23 en 33 slaven aan boord. En op de *Liefde* werden bij de beslagname slechts twee slaven aangetroffen, maar volgens de handelsaantekeningen had de schipper 184 slaven op São Tomé verkocht. Bovendien wist een onderboekhouder van de WIC te melden dat het smokkelschip in 1714 van de Greinkust naar São Tomé was vertrokken om daar 'enige slaven te verkoopen' om vervolgens naar de Greinkust terug te keren.[160] Een andere Zeeuwse lorrendraaier, de *Jonge Jan en Jacob* die net als de *Liefde* eind 1714 werd opgebracht, had een waardevolle lading goud aan boord en omdat het smokkelschip ter hoogte van het eiland Príncipe door een compagniekruiser was genomen, bestaat het vermoeden dat dit goud op het naburige eiland São Tomé voor een flinke lading slaven was verkregen.[161]
Naar schatting zijn gedurende het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de WIC 5.000 tot 10.000 slaven op de West-Afrikaanse kust door Zeeuwse lorrendraaiers ingekocht, die voor de tussenhandel waren bestemd.

Trans-Atlantische slavenhandel
Postma merkt terecht op dat voor illegale slavenhalers meer organisatievermogen nodig was dan voor schepen die alleen voor de Afrikaanse goederenhandel werden uitgerust. Voor de laatste waren beperkte investeringen in schepen en uitrusting en een eenvoudig handelsapparaat voldoende. Daarentegen vereiste de trans-Atlantische slavenhandel grotere investeringen, een goede organisatie met kennis van zaken en

157. NA, AVB 235 en NA, SG 5775, Instructiebrief *Koning van Pruijssen*, 1715. Schipper Daniël Sanders moest zijn slaven aan Engelse of Portugese schepen verkopen of op de Canarische Eilanden of São Tomé; NA, NBKG 83, C. Snoek aan A. Engelgraaff Robbertsz., 13 december 1716. De lorrendraaiers *Eendracht* en *Twee Gebroeders Galeij* vertrokken in december 1716 van de West-Afrikaanse kust naar São Tomé om daar hun slaven te verhandelen; ZA, MCC 1350, Instructiebrief *Winchester Galeij*, 1723. Schipper Alexander Roeland moest zijn slaven op São Tomé verkopen.
158. Binder, 'Zeeländische Kaperfahrt', 53.
159. NA, NBKG 261, Instructiebrief *Jonge Elseboom*, 1714. Van Dantzig, *The Dutch and the Guinea Coast*, 57; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 278.
160. NA, NBKG 251 en 256, Inventaris- en taxatielijsten *Americaanse Galeij, Oranjeboom* en *Liefde*, 1710-1715; NA, NBKG 82, J. P. Eytzen aan H. Haring, 16 december 1714.
161. Delepelaire, *Nederlands Elmina*, 257.

een gegarandeerd afzetgebied in Amerika. Van een schipper werd niet alleen goede stuurmanskunst verlangd, hij moest zich tevens verdiepen in prijs en onderhandeling en zich bekwamen in de 'kwaliteit' van slaven. De menselijke handelswaar was namelijk niet overal gelijk en de vraag verschilde sterk. Slaven van de Goudkust genoten bijvoorbeeld de voorkeur boven die van de Greinkust. En de vraag naar slaven afkomstig van de Bocht van Guinee was bij plantagehouders in Amerika erg laag, omdat zij als 'luij en lafhartig' bekend stonden.[162] Ook Angolese slaven waren niet erg gewild. Zo berichtte de commandeur van Sint Eustatius in 1724 dat lorrendraaiers hun slaven op de Franse eilanden aan het verhandelen waren en dat 'de Angolese slaven seer traag af gaan'.[163] Daarnaast moesten schippers erop letten dat de slaven geen ziekten onder de leden hadden of gebrekkig waren. Deze noodzakelijke handelskennis vergaarden de schippers in de praktijk en het is daarom niet verwonderlijk dat zij vaak meerdere slavenreizen maakten.
Uit het navolgende zal blijken dat de illegale slavenhandel dit organisatievermogen in ruime mate bezat en dat zij voor de noodzakelijke afzet van slaven in Amerika een eigen logistieke structuur had opgebouwd, met leveringscontracten aan buitenlandse handelscompagnieën en een eigen slavenentrepot, die deze afzet garandeerde. Gedurende de eerste dertig jaar van de achttiende eeuw zou de illegale slavenhandel een niet onbelangrijk aandeel vormen van de Nederlandse slavenhandel.

De aankoop van slaven en de middenpassage

Bij zijn onderzoek naar het Nederlands aandeel in de trans-Atlantische slavenhandel onderscheidt Postma vijf verschillende West-Afrikaanse kustregio's waar slaven werden ingekocht. Dat waren van noord naar zuid achtereenvolgens het Senegambiagebied, de Goudkust, de Slavenkust, de Bocht van Biafra en de kust van Loango-Angola. Voor de periode 1700-1730 blijkt dat de WIC ongeveer twee derde van haar slaven in de drie noordwestelijk gelegen kustgebieden verwierf. Slechts één slavenschip met ruim honderd slaven kwam uit de Bocht van Biafra, het resterende deel kwam van de kust van Loango-Angola.[164] Een vergelijkbare indeling is voor de smokkelhandel minder eenvoudig te maken, omdat lorrendraaiers kusthandel bedreven en daarbij veel West-Afrikaanse kustplaatsen aandeden, waar zowel goederen als slaven werden ingekocht. Toch kunnen we aan de hand van bepaalde bronnen, zoals achttiende-eeuwse kranten, de correspondentie van de WIC en processtukken van opgebrachte lorrendraaiers, wel enkele regio's aanwijzen waar smokkelaars hun slaven inkochten. Van de 150 getraceerde slavenreizen weten we dat negen lorrendraaiers hun slaven in Calabar inkochten en één aan de Gabon, rivierdelta's die binnen de Bocht van Biafra vielen. Daarnaast verwierven 53 lorrendraaiers hun slaven op de kust van Loango-Angola. We mogen aannemen dat sommige lorrendraaiers ook sla-

162. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 145-150; Gallandat, 'Noodige onderrichtingen', 439.
163. NA, WIC 248, J. Lindesaij aan kamer Amsterdam, 20 maart 1724; Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 89.
164. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 111-116.

ven op de Ivoor-, Goud- en Slavenkust hebben ingekocht, maar dat het kustgebied ten zuidoosten van de Slavenkust de voorkeur genoot. Dat de kust van Loango-Angola voor de slaveninkoop van lorrendraaiers het ideale verwervingsgebied is geweest, is wel verklaarbaar. Het kustgebied was relatief veilig door het ontbreken van WIC-forten en het betrekkelijk geringe aantal compagnieschepen. Bovendien verliep de inkoop van slaven op de Angolese kust veel sneller dan elders, omdat de lokale makelaars de schepen soms al met hun slavenlading tegemoet roeiden.[165] We mogen stellen dat veruit de meeste smokkelaars hun slaven in de Bocht van Biafra en in het bijzonder aan de kust van Loango-Angola verwierven en dat slechts een klein deel van de Goud- en Slavenkust afkomstig was.

Voor de trans-Atlantische slavenvaart moesten andere voorbereidingen getroffen worden dan voor de tussenhandel. Tijdens het verwervingsproces van slaven werden de scheepsruimen door timmerlieden aangepast tot slavenverblijven. Uit inventarissen van opgebrachte lorrendraaiers bleek dat zij daarvoor met geprefabriceerde houten constructies en andere materialen waren uitgerust. Deze attributen bestonden uit diverse soorten slavenboeien, spijlen, kettingen en 'plancke tot beddinge' en waren noodzakelijk om een groot aantal slaven te kunnen bergen en onder controle te houden. Lorrendraaiers waren, in tegenstelling tot schepen van de WIC, relatief klein en met slavenschepen van ongeveer tachtig voet lengte konden circa 350 slaven worden vervoerd. De mannen werden van de vrouwen gescheiden en op het tussendek ondergebracht. Daar dienden de meegebrachte planken, die van grenenhout waren gemaakt, als slaapplaatsen, maar bovenal als stapelplaatsen. Want zonder deze planken was het volstrekt onmogelijk om de circa tweehonderd mannen in de nauwe en bedompte ruimte onder te brengen. De mannen werden bovendien met ijzeren boeien aan elkaar vastgeklonken. De vrouwen werden op de schans of het halfdek ondergebracht en ook hier deden de planken dienst voor het stapelen van ongeveer honderdvijftig slaven.[166]

De voeding, die onder goede omstandigheden tweemaal daags werd uitgereikt, bestond voornamelijk uit levensmiddelen die vanuit de Republiek waren meegenomen. Doorgaans waren dit bonen, gort, stokvis en gezouten vlees, voedsel dat bij de Afrikanen onbekend was. Soms werden rijst, jams en andere Afrikaanse voedingsproducten voor de middenpassage ingekocht. Later werd zelfs geadviseerd om de slaven aan de Hollandse voeding te laten wennen om het aantal ziekten en de mortaliteit zo laag mogelijk te houden.[167] Soms waren de schippers van slavenhalers genoodzaakt bepaalde levensmiddelen in te kopen. De Engelse schipper Jan Grassilie, die later voor Zeeuwse reders op West-Afrika voer, meldde dat de slaven die uit Calabar afkomstig waren, alleen met jams in leven bleven. Hij berekende dat er voor vijfhon-

165. Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 89.

166. Gallandat, 'Noodige onderrichtingen', 440-441.

167. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 150; Gallandat, 'Noodige onderrichtingen', 447-448; Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel*, 97-98.

Kaart van Calabar met het 'Lorrendraaijers Eiland'. Aan de monding van deze rivier werden aan het begin van de achttiende eeuw veel slaven verhandeld. Kopergravure uit *Historische Beschryving der Reizen* van A.F. Prevost. (Particuliere collectie)

derd slaven een voorraad van circa 100.000 jams ingeslagen diende te worden, wat grote problemen bij stuwage opleverde.[168]
Was het schip eenmaal 'afgeslaafd', dan kon de oversteek van Afrika naar Amerika beginnen. Hoewel dit deel van de reis tot het kortste traject van de handelsmissie

168. Prevost, *Historische Beschryving*, VI, 186.

behoorde, kon de reisduur toch sterk variëren. Werd de oversteek of middenpassage op het juiste tijdstip ondernomen, dan kon de reis in circa drie weken worden afgelegd. Maar waren de schepen in de gevreesde windstilten beland, dan kon de reisduur flink oplopen. Gemiddeld waren de Nederlandse schepen tussen de twee en tweeënhalve maand onderweg en met het verstrijken van de tijd nam het aantal sterfgevallen onder de slaven toe. Mortaliteitscijfers op lorrendraaiers zijn schaars. Postma heeft van slechts zes verschillende Zeeuwse lorrendraaiers gegevens, over zowel het aantal ingekochte als verhandelde slaven, kunnen achterhalen. In totaal kochten zij 2.520 slaven in, waarvan er 330 voor aankomst in Amerika waren gestorven. Dat was 13,1 procent. Vermoedelijk lag het sterftecijfer hoger door sterftepieken die zich in bepaalde perioden hebben voorgedaan. Zo berichtte de Deense gouverneur John Lorentz in 1701 dat verscheidene Zeeuwse lorrendraaiers niet meer dan een derde of een kwart van hun slavenlading op hun bestemming hadden aangebracht. We mogen aannemen dat het mortaliteitspercentage op lorrendraaiers iets boven dat van vrijhandelaren lag, die zich na 1730 met de slavenhandel bezighielden en dat zal, in tegenstelling tot buitenlandse slavenhalers, nog betrekkelijk laag zijn geweest. Het percentage bij vrijhandelaren was aanvankelijk 16,2 procent, dat daarna zou afnemen.[169] Omdat er van een dalende tendens sprake was, is het niet onredelijk om voor de periode 1700-1730 een sterfte van 17,5 procent aan te nemen.

Bestemming

Lorrendraaiers vervoerden hun slaven naar verschillende Amerikaanse bestemmingen. Dat waren zowel plaatsen langs de Zuid-Amerikaanse kust als de Caribische eilanden. Voor de Nederlandse slavenhandel waren in het laatste gebied twee belangrijke centra. Het eerste was het Benedenwindse eiland Curaçao dat voor de WIC als entrepot diende voor de slavenhandel naar omliggende eilanden en het vasteland van Zuid-Amerika.[170] De illegale slavenhandel was op Curaçao niet of nauwelijks actief. Het andere centrum was Sint Eustatius, dat zich vanaf het eind van de zeventiende eeuw tot het belangrijkste handelscentrum voor de illegale slavenhandel ontwikkelde. Volgens Menkman 'tierde de lorredraaierij' daar na de Vrede van Utrecht welig, zonder dat de commandeurs daar paal en perk aan stelden.[171]

Eigenlijk is het beter om van twee centra of een gecombineerd centrum te spreken, want ook het naburige eiland Sint Thomas nam in de illegale slavenhandel een belangrijke plaats in. Zo verhandelden Zeeuwse lorrendraaiers gedurende het eerste kwart van de achttiende eeuw daar veel meer slaven dan de Deense West-Indische Compagnie, waartoe het eiland feitelijk behoorde.[172] Het Deense eiland had een sterk

169. NA, WIC 247, I. Lamont aan Heren Tien, 28 oktober 1701; Westergaard, *The Danish West Indies*, 321; Van Dantzig, *Het Nederlandse aandeel,* 89 en 97-98; Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 248-257, bijlage 1.

170. Klooster, 'Curaçao, a Dutch factory in the Carribbean', 264-265.

171. Menkman, *De Nederlanders*, 144.

172. Westergaard, *The Danish West Indies*, 151.

De Caribische eilanden. Detail van een achttiende-eeuwse kaart. (Particuliere collectie)

Nederlands karakter. Zo overtrof het aantal Nederlandse plantagehouders dat van andere nationaliteiten en was de Nederlandse taal de lingua franca voor zowel het economische als het sociale leven.[173] Voor slavenhalers was het eiland zeer geschikt, omdat de slaven aan zowel de Deense als de Brandenburgse compagnie konden worden gesleten. Zo verkocht de Zeeuwse lorrendraaier David de Nijsse in 1710 tweehonderd slaven aan de Deense compagnie voor slechts 65 rijksdaalders per stuk. De

173. Hall, *Slave Society in the Danish West Indies*, 9-11.

Geschut van fort Oranje op Sint Eustatius. Op de achtergrond ligt het eiland Saba.
(Foto: Ruud Paesie 2004)

slaven werden vervolgens met een flinke winst aan de planters doorverkocht. Ook in de daaropvolgende decennia kochten de compagnieën veel slaven van Zeeuwse smokkelschepen. Toch genoot Sint Eustatius de voorkeur bij lorrendraaiers, omdat de plantagehouders bereid waren om meer te betalen dan de handelscompagnieën op Sint Thomas, waar bovendien invoerrechten moesten worden betaald.[174]
Dat Sint Eustatius zich vanaf het eind van de zeventiende eeuw tot een belangrijk centrum voor de illegale slavenhandel ontwikkelde, was niet opmerkelijk. De enorme vraag naar slaven op de Engelse en Franse eilanden en de onzekere aanvoer door de WIC bliezen de smokkelhandel volop leven in. Volgens Isaac Lamont, de commandeur van Sint Eustatius, was het eiland een ideale handelsplaats voor slaven en hij schatte dat de WIC daar jaarlijks 3.000 tot 4.000 slaven met veel winst zou kunnen verkopen.[175] Het Caribische eiland lag niet alleen strategisch, maar had ook vei-

174. Westergaard, *The Danish West Indies*, 149-151 en bijlage J. De winst die de Deense compagnie op de verkoop van slaven maakte, varieerde van vijftig tot ruim honderd procent.
175. NA, WIC 248, I. Lamont aan Heren Tien, 14 november 1701, 19.

lige en goede ankerplaatsen, waar de schepen beschut lagen tegen de sterke Atlantische winden. Compagnieschepen gingen in de Oranjebaai voor anker, binnen het bereik van het garnizoensgeschut van het gelijknamige fort.[176] Lorrendraaiers verkozen de meer westelijk gelegen baaien. De bekendste was de Tommelendijkbaai, die beschut werd door een aantal kleine bergen en buiten bereik lag van het geschut van Fort Oranje. De baai was niet alleen een geschikte ankerplaats, maar tevens de 'rendezvoe plaats waar alle lorrendraijers haar ongepermitteerde handel' dreven. In 1701 liet Lamont daar een klein verdedigingswerk bouwen, maar dat weerhield lorrendraaiers er niet van hun slavenhandel voort te zetten. Eigenlijk stelde de borstwering niet veel voor, want acht jaar later gingen de Fransen daar aan land zonder dat de batterij een schot loste.[177] Naast goede zandgrond was de rede van de Tommelendijkbaai bovendien groot genoeg voor meerdere schepen. In 1717 lagen daar bijvoorbeeld vier of vijf smokkelschepen op hetzelfde moment te handelen. Naast de Tommelendijkbaai werd nog een tweede baai door lorrendraaiers gebruikt. Dit was de nabijgelegen Jenkinsbaai.[178] Tegenwoordig wordt de plaats waar lorrendraaiers in het verleden hun zaken afhandelden, nog steeds op hydrografische kaarten vermeld. Dit 'Interlopers Point' is de in zee uitstekende landpunt die de Oranjebaai van de Tommelendijkbaai scheidt.[179]

Zodra lorrendraaiers met een slavenlading bij een van de Caribische eilanden arriveerden, maakten zij zich bekend met een herkenbaar vlagsignaal. Volgens Daniël Defoe werd de geus als teken gehesen, waarna binnen afzienbare tijd alle Bovenwindse Eilanden over de aankomst waren geïnformeerd en planters en handelaren zich haastten om met hun vaartuigen naar het betreffende eiland te zeilen.[180] Ook andere achttiende-eeuwse documenten beschrijven deze beroering onder plantagehouders wanneer een lorrendraaier was gearriveerd, want door de lage prijzen genoot deze slavenmarkt veel belangstelling.[181] Vooral de Fransen profiteerden hiervan, omdat die, behalve vestingen in Senegal, geen West-Afrikaanse gebiedsdelen in bezit hadden en dus geen reguliere slavenvaart konden opzetten.[182]

De slavenprijs lag gemiddeld twintig procent onder die van de WIC of de Engelse zusterorganisatie. De plantagehouders en handelaren betaalden zowel in contant geld als met West-Indische producten, zoals suiker en cacao. Ook werd er op krediet verkocht, waarbij de planters enige tijd werd vergund om hun schuld in te lossen. Zo meldde Johannes Lindesaij, de commandeur van Sint Eustatius, dat er in 1723 twee

176. Nagelkerken, *Ceramics of Orange Bay*, 2 en figure 3.

177. NA, WIC 247, I. Lamont aan kamer Amsterdam, 26 juni 1701, 129; NA, WIC 248, I. Lamont aan Heren Tien, 14 november 1701, 3; Hartog, *De forten*, 106-110.

178. NA, WIC 248, J. Stalperts aan kamer Zeeland, 27 februari 1720.

179. Nagelkerken, *Ceramics of Orange Bay*, kaart 3 en 5.

180. Defoe, *A General History*, 220. De piraat Bartolomew Roberts was bekend met dit signaal en gebruikte het teken in 1720 om plantagehouders van Martinique te misleiden.

181. Donnan, *Documents*, II, XXI.

182. Menkman, *De Nederlanders*, 107.

lorrendraaiers hun slaven voor het Franse eiland Guadeloupe verhandelden en dat de planters acht weken de tijd hadden om te betalen.[183]
Aan het begin van de achttiende eeuw vroeg de WIC 250 gulden voor een Pieza de India.[184] Dat was een fysieke standaard voor een gezonde slaaf of slavin van een bepaalde lichaamslengte die tussen de 15 en 35 jaar oud was. Zo rekende men voor jonge slaven of slavinnen met een leeftijd tussen de 12 en 15 jaar bijvoorbeeld tweederde Pieza de India en tussen 8 en 12 jaar slechts een half. Oude of gebrekkige slaven, of zij die ziek of gewond waren geraakt tijdens de reis, noemde men macrons en zij hadden weinig of geen enkele waarde.[185] De prijs voor slaven werd in *reales de a ocho* (stukken van achten) of pesos uitgedrukt. Een peso was gelijk aan 48 stuivers of 2,40 gulden.[186]
Actuele slavenprijzen van lorrendraaiers werden geregeld naar patria verzonden. In 1702 berichtte de commandeur van Sint Eustatius bijvoorbeeld dat schipper Matthijs Bogaarts zijn slaven had verkocht voor 90 à 95 stukken van achten. Vier jaar later kwam van de gouverneur van Curaçao het bericht dat de Zeeuwse lorrendraaier het *Vliegent Hert* op Sint Thomas was gearriveerd en zijn slaven daar voor 75 peso aanbood.[187] In 1719 was de slavenprijs verder gedaald tot circa 72 à 73 stukken van achten. De WIC volgde deze dalende trend en de prijs die zij rekende, bereikte halverwege de jaren twintig het laagste niveau van ruim tachtig peso.[188]
De handel in slaven vond gewoonlijk op de smokkelschepen plaats en handelaren en planters van de Nederlandse, Franse en Engelse eilanden kwamen naar de rede van Tommelendijkbaai om hun slaven te verwerven. Soms werden deze vaartuigen vanaf Sint Eustatius beschoten en keerden zij om. Maar zodra de nacht gevallen was, zeilden zij naar de slavenschepen terug. In incidentele gevallen werd een Nederlandse plantagehouder strafrechtelijk vervolgd, omdat hij met lorrendraaiers had gehandeld.[189]

183. NA, WIC 1181, J. Lindesaij aan Heren Tien, januari 1723; ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 250-251; Donnan, *Documents*, II, XXI.
184. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 158, 339 en 352.
185. Klooster, *Illicit riches*, 109; Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 170.
186. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 8; Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 163.
187. NA, WIC 247, I. Lamont aan Heren Tien, 30 januari 1702; NA, WIC 1288, A. Beck aan Heren Tien, 28 januari 1707.
188. NA, WIC 799, Kamer Zeeland aan kamer Amsterdam, 10 maart 1719. In 1725 betaalde men op het eiland Sint Eustatius 80 pesos voor een slaaf, NA, WIC 619, J. Lindesaij aan Heren Tien, 28 april 1725.
189. NA, WIC 247, I. Lamont aan kamer Amsterdam, 14 november 1701; NA, WIC 247, Processtukken Pieter Lespier, 1702-1703, 271-296; NA, CR 631, Memorie van Isaac Lamont, 1706, 7.

Toch kon de WIC hier weinig tegen ondernemen; zolang zij geen reguliere slavenvaart naar het Caribische eiland opzette, bleef de vraag hoog. De planters waren daardoor niet bereid de handel met smokkelaars stop te zetten en bovendien was een deel van het onbezoldigde compagniepersoneel daar zelf bij betrokken.[190] Deze tegenwerking wordt door twee voorbeelden goed geïllustreerd. Toen het Zeeuwse smokkelschip de *Johanna Cornelia* in mei 1700 met vier- tot vijfhonderd slaven op de rede van Sint Eustatius voor anker lag, riep de fiscaal de planters op om de lorrendraaier te confisqueren. Daar werd echter geen gehoor aan gegeven, omdat, zo betoogden de planters, zij door het slaventekort zelf op hun landerijen moesten werken en daarnaast slecht bewapend waren. Bovendien zouden de enterlopers wel wegblijven als de WIC voor een geregelde aanvoer zorgde.[191] Ondanks het verbod werden de slaven door de koopman Lucas van Beverhoudt gekocht, die vervolgens een deel aan de andere eilandbewoners doorverkocht.[192]

Twee jaar later stond een gezagdrager van Sint Eustatius opnieuw machteloos, toen Thomas Focquerel, de stuurman van het smokkelschip de *Vier Gebroeders*, aan land kwam met het verzoek om een loods. Commandeur Isaac Lamont wilde hem en zijn volk gevangennemen, maar kon niets ondernemen, omdat de fiscaal en de sergeant dronken waren. Daarop gelastte hij Focquerel om het eiland zo spoedig mogelijk te verlaten.[193]

Na 1715 verschoof de illegale slavenhandel zich van de schepen naar het eiland en lagen de lorrendraaiers meermaals in de Oranjebaai voor anker, waar opeenvolgende commandeurs, die zelf volop bij de handel betrokken waren, hun toestemming voor hadden verleend. Zo berichtte de nieuwe fiscaal Johannes Meijer, kort nadat hij in 1719 door de Zeeuwse lorrendraaiers *Jager* en *Vergulde Vrijheid* was beschoten, dat de twee schippers dagelijks aan land kwamen om hun verboden handel te drijven en zelfs in het fort waren geweest. In het daaropvolgende jaar werden de slaven van smokkelaar Andries Ketelaar openlijk op het eiland verkocht.[194] Deze ontwikkelingen waren uiteraard een doorn in het oog van de WIC-bewindhebbers, die daarom besloten beslag te laten leggen op ‘de gelden en effecten van lorrendraijers’, die beheerd werden door ‘commissarissen’, of belangenbehartigers van de smokkelaars op Sint Eustatius.[195] Maar zij wisten dat dit geen zoden aan de dijk zou zetten, als er geen andere maatregelen getroffen werden. Daarom openden zij vanaf 1720 een reguliere

190. Knappert, *Geschiedenis*, 8.

191. NA, WIC 247, Brieven en papieren van Sint Eustatius, 81-85.

192. Knappert, *Geschiedenis*, 9.

193. NA, WIC 247, I. Lamont aan Heren Tien, 30 januari 1702, 172; In augustus 1701 verscheen het smokkelschip *Plattenburg*. Ook ditmaal was de sergeant te dronken om iets te ondernemen. NA, WIC 248, I. Lamont aan Heren Tien, 14 november 1701.

194. NA, WIC 247, J. Meijer aan Heren Tien, 18 april 1719; NA, WIC 1181, 12 mei 1719; NA, WIC 1181, Tweede rekest van Johannes Meijer, januari 1720; NA, WIC 619, Deductie van Johannes Meijer, 1723.

195. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 17 oktober 1718.

slavenvaart op Sint Eustatius, waarmee de smokkelhandel de wind uit de zeilen moest worden gehaald. Nadat het eerste compagnieschip in 1721 met slaven op Sint Eustatius arriveerde, verlegden de smokkelschepen hun handel naar de andere Bovenwindse Eilanden. Zo was de invoer van slaven op de Engelse eilanden, ondanks de klachten van de RAC, voor Nederlandse lorrendraaiers niet verboden. Daarnaast vonden de Nederlandse smokkelaars op de Franse eilanden een uitstekende markt en deden veel lorrendraaiers Martinique en Guadeloupe aan, 'de voornaemste plaats voor de slaafs negotie'.[196]

De afzet van slaven in het Caribische gebied was niet aan toeval onderhevig. Zeeuwse lorrendraaiers sloten meerdere leveringscontracten van slaven af met buitenlandse handelscompagnieën, zoals met de BAC en de Fransen.[197] Zo adviseerden Franse plantagehouders van Saint Dominque in 1700 een agent in Zeeland te plaatsen om daar met reders van Zeeuwse lorrendraaiers geheime onderhandelingen te voeren over een slavenaanvoer naar de Franse eilanden.[198] In 1712 deed de directeur van de Franse Compagnie van Saint Dominque opnieuw een beroep op Vlissingse smokkelaars voor een contractuele levering van slaven en in de daaropvolgende twee jaar werden ongeveer 3.000 slaven door buitenlandse slavenhalers aangevoerd.[199]

Nadat de Portugezen in 1690 het *asiento* in handen hadden gekregen, maar vervolgens hun contractuele verplichtingen niet konden nakomen, werden er slavencontracten met de WIC en Zeeuwse lorrendraaiers afgesloten. Deze handelscontacten verliepen, zoals we in hoofdstuk 2 zagen, via de Amsterdamse agenten Manuel de Belmonte en de gebroeders Simon en Luis de Souza. In 1701 staakte de WIC haar leveranties, omdat de Portugese agenten hun financiële verplichtingen niet nakwamen.[200] Vervolgens werden er leveringscontracten met Zeeuwse lorrendraaiers afgesloten, die in de daaropvolgende jaren geregeld werden gesignaleerd op weg naar de Spaanse gebiedsdelen in Amerika. In juli 1701 berichtte Nicolaas van Beeck, de gouverneur van Curaçao, dat hij van de bemanning van een gearriveerd compagnieschip had vernomen dat er op de Angolese kust drie Zeeuwse lorrendraaiers slaven inkochten die bestemd waren voor Veracruz. Enkele maanden daarvoor had Beeck de Heren Tien al geïnformeerd over vier andere smokkelschepen, waarvan er drie met slaven naar de Caribische eilanden zeilden en één naar de kust van Caracas.[201] Tussen 1700

196. NA, WIC 248, J. Lindesaij aan kamer Amsterdam, 12 januari 1723 en 20 maart 1724; Pitman, *The development,* 75 en 85; Knappert, *Geschiedenis*, 85.
197. SA, Emden, Protokoll XIII, Briefboek V, 26 juni en 3 juli 1694; Acta I, Convolut W, 13 juli 1699, nr. 3. De verdragen tussen de BAC en Zeeuwse smokkelaars werden op 16 juni 1692, 26 november 1697 en 27 maart 1698 afgesloten; Jones, *Brandenburg Sources*, 165.
198. Munford, *The Black Ordeal,* I, 187, II, 452.
199. Frostin, *Histoire de l'autonomisme*, 353n; Munford, *The Black Ordeal*, II, 390 en 396.
200. GAA, PIG 1352, 'Papeles sobre el negocio de negros en Guinea'; Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis', I, 150-155; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 147-156; Klooster, *Illicit Riches,* 84.
201. NA, WIC 1282, N. van Beeck aan kamer Maze, 26 februari en 26 juli 1701.

en 1703 arriveerden ten minste negentien schepen uit Spaans West-Indië in Zeeland. Van zes van deze schepen is aangetoond dat zij betrokken waren bij de illegale slavenhandel op de Spaanse koloniën.[202] We mogen aannemen dat dit aantal in werkelijkheid hoger is geweest, omdat directeur-generaal Willem de la Palma in 1702 berichtte dat veel Zeeuwse lorrendraaiers 'met haar ingeladene slaven, na de Spaanse West Indiën transporteeren, en aldaar considerable retouren fourneeren'.[203]
Ook in de daaropvolgende jaren ging de illegale slavenhandel op de Zuid-Amerikaanse kust door. In 1711 vermeldde het Deense dagregister van Sint Thomas dat drie gearriveerde Zeeuwse lorrendraaiers hun overgebleven slaven op de Spaanse kusten gingen verhandelen.[204] Daaruit blijkt bovendien dat lorrendraaiers, net als bij de Afrikaanse kusthandel, meerdere plaatsten aandeden om hun slaven te gelde te maken.

Omvang
Rond 1728 verscheen een berekening die het economisch voordeel van de vrije vaart op Afrika moest onderbouwen. Hierin werden de baten en lasten voor een particulier schip vergeleken, waarbij in het eerste voorbeeld de uitredingkosten van een lorrendraaier werden berekend en in het tweede geval die voor een vrij schip, varende op recognitie. In beide gevallen betrof het een fregat van gelijke lengte. Het aantal ingekochte slaven bij het eerste voorbeeld was driehonderd en bij het tweede vierhonderd. Volgens de opstellers had een lorrendraaier aanzienlijk minder tijd om slaven in te handelen door de permanente dreiging van confiscatie. Bovendien moesten zij meer manschappen, voedsel en wapens vervoeren.[205] Deze beperkende tijdsfactor werd ook al door directeur-generaal Willem Butler opgemerkt, toen de bewindhebbers in de Republiek het plan opvatten om compagnieschepen als lorrendraaiers uit te reden. Volgens Butler konden deze slavenhalers slechts 300 à 350 slaven inkopen, omdat er veel tijd nodig was voor de kusthandel en de 'preparaties als het opsetten van water vaten, beddingen, combuijs, en gemak voor de slaven'.[206]
Daar doorgaans middelgrote schepen voor de smokkelhandel werden ingezet, zal de gemiddelde vervoerscapaciteit circa vierhonderd slaven zijn geweest, maar in de

202. AC en OHC, 1700-1703.
203. NA, WIC 97, W. de la Palma aan Heren Tien, 26 juni 1702.
204. DNA, WIGC 503, Dagregister Sint Thomas, 26 maart en 3 april 1711. Dit waren de Zeeuwse schepen van schippers Anthony Varene, die het commando van de overleden Abraham Schelstraate op de *Prins Eugenius* had overgenomen, de *Onbekende* van Jan Dankaarts en de *Victoria* van Jan Abraham Dronkert. De *Prins Eugenius* had 626 slaven op West-Afrikaanse kust ingekocht en daarvan werden er 253 aan de Deense compagnie verkocht. Na Sint Thomas vervolgden de lorrendraaiers hun weg naar Porto Bello en Cartagena. Westergaard, *The Danish West Indies*, bijlage J.
205. ZA, RvC L/9, 'Calculatie van twee Zeeuwse fregatschepen, het ene schip varende als lorrendraaier en de ander op recognitie'.
206. NA, WIC 105, W. Butler aan Heren Tien, 14 augustus 1721.

praktijk hebben lorrendraaiers er minder verscheept. Daarbij heeft ook de toegenomen internationale concurrentie een rol gespeeld, waardoor het gemiddelde aantal slaven in de achttiende eeuw lager lag dan in de zeventiende eeuw.[207] Dit wordt door cijfermateriaal ondersteund. Van 47 lorrendraaiers, die tussen 1700 en 1730 bij de trans-Atlantische slavenhandel betrokken waren, is het aantal geëxporteerde slaven bekend. In totaal transporteerden zij 14.159 slaven, gemiddeld net iets meer dan driehonderd slaven per smokkelschip. In werkelijkheid zal dat gemiddelde hoger gelegen hebben, want bij de telling zijn verscheidene geconfisqueerde smokkelschepen meegerekend die nog niet uitgehandeld waren of waarvan het aantal slaven ver onder de honderd lag. Bij één smokkelschip bedroeg het 'armasoen' slechts 22 slaven en we mogen aannemen dat dit slechts een deel van de slavenlading is geweest.

Eind 1718 schatte Charles Dunbar, de Engelse inspecteur van Barbados en de Bovenwindse Eilanden, dat er jaarlijks twee- tot drieduizend slaven door lorrendraaiers op Sint Eustatius werden aangevoerd. Ook W. Hamilton, de Engels gouverneur van Sint Christoffel, meldde in september 1718 dat 'the Dutch yearly imported great quantities of negroes to St. Eustatia'.[208]

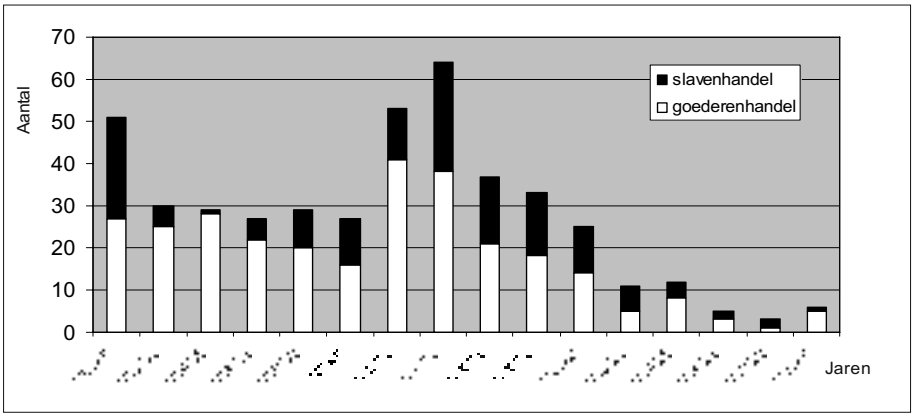
Uitgaande van het geschatte aantal van Dunbar en een gemiddelde van driehonderd slaven per lorrendraaier zou dat op zeven à tien smokkelschepen per jaar komen. Voor de periode tussen 1713 en 1721 komen we dan op een totaal van vijftig tot zeventig scheepsreizen. Dit lijkt misschien veel, maar wordt op basis van ander bronnenmateriaal ondersteund. Volgens de WIC-correspondentie van Sint Eustatius lagen er soms wel vier of vijf smokkelschepen gelijktijdig in de Tommelendijkbaai hun slaven te verhandelen.[209] Daarnaast schreven Zeeuwse statenleden rond 1729 dat ten minste twaalf Zeeuwse schippers permanent bij de illegale slavenhandel op Sint Eustatius betrokken waren en daarvan maakten sommige wel zeven slavenreizen achter elkaar.[210] Voor de genoemde periode zijn in totaal 48 slavenreizen op Sint Eustatius en/of Sint Thomas getraceerd.

Wanneer we lorrendraaiers met slavenschepen van de WIC vergelijken, vallen enkele duidelijke verschillen op. Zo zette de Compagnie verschillende categorieën slavenschepen in. De kleinste schepen, met een afmeting van minder dan tachtig voet, vervoerden gemiddeld tweehonderd slaven. De middelgrote schepen kwamen overeen met de Zeeuwse smokkelschepen en hoewel de Heren Tien een standaard van 300 tot 350 slaven per schip hanteerden, vervoerden zij in werkelijkheid meer slaven. De standaard voor de grootste compagnieschepen was vijfhonderd slaven, maar in de praktijk bleken dat er meestal zeshonderd te zijn.[211]

207. Zie hoofdstuk 1.
208. Pitman, *The development*, 74; Knappert, *Geschiedenis*, 85; Noël, *Calendar of State papers*, deel 30, nr. 992.
209. NA, WIC 248, A. Cowan aan Heren Tien, 17 juni 1715, 150; J. Stalperts aan kamer Zeeland, 27 februari 1720, 381.
210. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 250 en 252.
211. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 142.

Tussen 1700 en 1730 reedde de WIC 163 slavenschepen uit, waarbij acht geconfisqueerde lorrendraaiers zijn meegerekend die door directeuren-generaal voor de slavenhandel werden ingezet. Daarmee werden circa 80.000 slaven vanuit West-Afrika naar Amerika geëxporteerd. Dat gaf een gemiddelde van ongeveer 490 slaven per compagnieschip.[212] Het gemiddelde aantal slaven dat met lorrendraaiers werd getransporteerd, lag dus aanzienlijk lager dan voor compagnieschepen.

Grafiek 4.1. Getraceerde smokkelreizen, met een verdeling van goederen- en trans-Atlantische slavenhandel (1700-1730)



Bron: bijlage I

Van de 442 getraceerde smokkelreizen op West-Afrika waren er 150 primair voor de illegale slavenhandel uitgerust. Dat is 34 procent van het totaal. Ervan uitgaande dat ongeveer 85 tot 90 procent van alle smokkelreizen is getraceerd, mogen we concluderen dat tussen de 167 en 177 uitredingen van slavenschepen hebben plaatsgevonden. Dat geeft, met een gemiddelde van 300 slaven per smokkelschip, een totaal van tussen de 50.000 en 53.000 uitgevoerde slaven. Niet alle smokkelschepen volbrachten hun missie. Een deel daarvan heeft de Afrikaanse kust zelfs nooit verlaten, omdat ze schipbreuk leden of door compagnieschepen, piraten of Fransen werden veroverd. Daarom zal het totaal aantal slaven dat gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw van de West-Afrikaanse kust werd geëxporteerd in werkelijkheid lager liggen. Van de totaal 442 getraceerde smokkelreizen hebben er 84 hun missie niet volbracht. Dat is net als in de zeventiende eeuw negentien procent.

212. NA, VWIS 928, Memorie van in gehandelde retourwaren van de kust van Guinea, 1699-1730; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, tabel 5.11a en bijlage 1; Priester, *De Nederlandse houding*, tabel 1; Postma 'A reassesment', tabel 5.2; Emmer 'De vaart buiten Europa', III, 310. Emmer komt op een gemiddelde van 540 slaven tijdens het WIC-monopolie.

Wanneer we hiermee rekening houden en daarvoor een correctie aanbrengen, resteert een aantal van tussen de 40.000 en 43.000 slaven. Het is daarom gerechtvaardigd om te stellen dat er gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw ten minste 40.000 slaven door lorrendraaiers vanuit West-Afrika voor de trans-Atlantische slavenhandel zijn vervoerd.
Het uiteindelijke aantal dat in Amerika werd aangeleverd, zal nog lager gelegen hebben, omdat een deel daarvan de reis niet heeft overleefd. Met het hiervoor geschatte sterfte van 17,5 procent, ligt het totaal aantal verkochte slaven in Amerika tussen de 33.000 en 35.000 slaven.
Uit de cijfers blijkt bovendien dat het aantal uitredingen van illegale slavenschepen gelijk was aan die van de Compagnie. Het verschil in getransporteerde slaven werd bepaald door de vervoerscapaciteit van de schepen.
Het Nederlandse aandeel in de internationale slavenhandel is voor de onderzochte periode dus aanzienlijk groter geweest dan tot op heden werd aangenomen. Geen 90.000 slaven, maar ten minste 120.000 slaven zijn tussen 1700-1730 door schepen uit de Republiek van Afrika naar Amerika vervoerd. Daarvan nam de smokkelhandel ongeveer een derde voor haar rekening.
Wanneer we deze door lorrendraaiers getransporteerde slaven combineren met de gegevens uit hoofdstuk 1, dan blijkt dat er tijdens het ongewijzigde octrooi van de Tweede West-Indische Compagnie (1674-1730) tussen 55.000 en 60.000 slaven door smokkelschepen van West-Afrika naar Amerika zijn verscheept.

Afzet van Afrikaanse en West-Indische handelsgoederen in de Republiek
De West-Indische producten die in de Republiek werden geïmporteerd, vonden een weg naar uiteenlopende kooplieden. De meeste producten werden op veilingen verkocht, die in plaatselijke herbergen plaatsvonden. Soms lag de verkoop van bepaalde producten al vast of werd die kort na aankomst van een lorrendraaier contractueel vastgelegd. Zo kochten de Amsterdamse kooplieden Johannes Boelens en Willem van Schie in 1701 een partij van 56 last Senegalese gom van Isaak Abrabanel. De genoemde partij gom was kort daarvoor met het schip *Arcke Noach* in Vlissingen gearriveerd en de lading werd later met twee kleine schepen naar Amsterdam vervoerd.[213] Uit andere notariële akten blijkt dat dezelfde twee Amsterdamse kooplieden ook in de daaropvolgende jaren aanzienlijke hoeveelheden gom hebben gekocht en dat zij in de eerdergenoemde lorrendraaier participeerden.[214] Een vergelijkbaar contract vinden we in 1711 tussen de in Rotterdam woonachtige Franse koopman Jean Cossart en de Amsterdamse koopman Abraham Cambier. Zij investeerden in een par-

213. GAA, Not 6406-419, 14 april 1701 en GAA, Not 4194-103, 24 augustus 1701. De 242.930 pond Senegalese gom werd door de schippers Lambert Cornelisz. en Theunis Monge van Vlissingen naar Amsterdam vervoerd.
214. GAA, Not 4203-323, 2 januari 1705; GAA, Not 4203-327, 27 januari 1705; GAA, Not 4205-325, 1 september 1705.

tij van 200.000 pond Senegalese gom die met het schip *Bonaventura* werd vervoerd.[215]
Ook andere Hollandse kooplieden kochten grote hoeveelheden gom in die periode. In 1705 verkocht de Middelburgse koopman Simon Willem du Buisson bijvoorbeeld 70.000 pond gom aan de twee Amsterdamse kooplieden De Wolff en Zwaan en nog eens 31.000 pond aan de Rotterdamse koopman Metsers. De lading gom was kort daarvoor met een onbekende lorrendraaier in Middelburg aangekomen en werd vervolgens met drie vaartuigen naar Holland vervoerd. De gom zou echter niet op de plaats van bestemming aan komen, want de lading werd in Rotterdam in beslag genomen, omdat er geen belasting zou zijn betaald.[216]
Net als bij de gomhandel vond het leeuwendeel van de in Zeeland geïmporteerde Afrikaanse producten hun weg naar Holland en in het bijzonder naar Amsterdam. Daar wisselden de goederen doorgaans nog diverse malen van eigenaar, voordat ze naar het buitenland werden geëxporteerd.[217]
De handel in Afrikaanse producten verliep dus via tussenpersonen, die veelal op veilingen hun goederen inkochten. Deze verkopingen vonden in verschillende Nederlandse havensteden plaats en werden door aanplakbiljetten aangekondigd die op een reisdag afstand van de plaats van veiling werden verspreid. Daarnaast werden er advertenties in de verschillende Hollandse kranten geplaatst, waarin de te veilen producten, alsmede de plaats en tijd van de verkoping bekend werden gemaakt.[218] Zo verschenen er in de *Amsterdamsche Courant* tussen 1694 en 1721 ruim negentig advertenties waarin veilingen van Afrikaanse en Amerikaanse goederen werden aangekondigd.[219] De meeste daarvan werden in Zeeland gehouden. Openbare verkopingen van gom en in mindere mate van ivoor vonden tevens in Rotterdam en Amsterdam plaats.[220] Voorafgaand aan de veiling werden kijkdagen gehouden in de pakhuizen waar de goederen lagen opgeslagen. Zo meldde de eerdergenoemde Amsterdamse krant op 8 september 1714 dat ‘een curieuse party Guineese oliphantstanden en was, nu eerst uyt zee gekomen, leggende in het pakhuys van Pieter Tulleken op de zuidzijde van de Dam en zullen drie dagen voor de verkoping kunnen worden ingezien’.[221]
Deze openbare verkopingen vonden op vaste locaties plaats. In Middelburg waren dat bijvoorbeeld vier herbergen. Tot 1714 werd ‘Schild van Vrankrijk’ in de Bellinkstraat

215. GAA, Not, 4222-338, 7 november 1711, GAA, Not 5008-114 en 115, september 1712.
216. NA, AA 2527, Resoluties Zeeuwse admiraliteit, 18 juli, 2 en 4 augustus en 3 september 1705; GAA, Not 6647-947, 24 april 1706 en Not 7497-967, 22 september 1708.
217. ZA, RvC L/41, ‘Consideratien op het concept reglement […]’, 1730.
218. Verhees- van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 127.
219. Veilingen van de WIC en buitgemaakte West-Indische goederen door kapers werden apart vermeld.
220. Tussen 1700 en 1720 vonden er in Amsterdam en Rotterdam 34 veilingen van Afrikaanse producten plaats, waarvan er 23 waren uitgeschreven voor de verkoop van gom. Zie bijlage XI.
221. AC, 8 september 1714.

NOTITIE van

een Partye

Olyphants- Tanden,

Die verkogt ſullen werden op Maandagh den 3. Apil 1702. tot *Middelburg* in *Zeelandt*, 's Voor-middags ten 10 uuren in de Herberg genaamt de *Goude Leeuw*.

No.	ſtuks.	wegen.	pond	yeder	
1	5	346	℔ -	69	℔
2	8	435	-	54	
3	9	430	-	47	
4	8	349	-	43	
5	11	378	-	34	
6	16	299	-	18	
7	27	385	-	14	
8	39	404	-	10	
9	45	307	-	6	
10	84	336	-	4	
11	5	206	0	41	dick Huydig
12	5	131	-	26	Idem
13	10	132	-	13	Idem

Men ſal ten ſelven dage en plaatſe voornoemt mede verkopen de volgende *Havana Huyden*.

Aankondiging van de verkoop van olifantstanden op 3 april 1702 in herberg 'de Gouden Leeuw' te Middelburg. (Particuliere collectie)

steevast genoemd als veilinggebouw. Daarna vonden er ook verkopingen plaats in de 'Gouden Leeuw', het 'Hof van Bourgondien' en het 'Wijnkopershuys' op de Dam. Op de laatste locatie werden, zoals de naam al aangeeft, doorgaans wijnen en brandewijnen geveild die blijkbaar met veel lawaai en zelfs geweld plaatsvonden. In 1707 werd

er een verordening door het stadsbestuur van Middelburg uitgevaardigd waarin dat soort ongeregeldheden in het vervolg verboden werden.[222]
In Vlissingen vonden de openbare verkopingen plaats in de herbergen de 'Beijenkorf' en 'De Peere' en na 1721 werd ook het 'Schuttershof Sint Joris' genoemd.[223] Net als in Zeeland werden de veilingen in Holland ook op vaste plaatsen gehouden. De vermelde herberg in Rotterdam was 'De Swarte Leeuw' en in Amsterdam vonden de veilingen plaats in de 'Nes in de Brakke Grond' en de 'Burg' aan de Singel.[224]
Zodra een smokkelschip was binnengelopen, werden de producten zo spoedig mogelijk gelost, vervolgens gesorteerd en in pakhuizen opgeslagen. Daarna werd een dag vastgesteld waarop de goederen 'met den stokke werden verkogt'.[225] Meestal vond deze veiling enkele weken later plaats. Hoewel in de advertenties van veilingen, op enkele uitzonderingen na, doorgaans geen smokkelschepen werden genoemd, zijn sommige verkopingen aan het binnenlopen van bepaalde lorrendraaiers te koppelen. Zo waren er medio september 1717, ruim drie weken nadat de smokkelschepen van Jan de Moor, Joris Adriaansen, Bastiaan Mugge en Outgart Strijt in Vlissingen waren gearriveerd, twee veilingen in herberg 'De Peere'. Daar werd een grote partij suiker en cacao en circa 16.000 pond ivoor geveild. Nog geen twee weken daarvoor had op dezelfde locatie een andere veiling plaatsgevonden, waar eveneens veel ivoor, suiker er cacao werd verkocht.[226] Van de driehoeksreizen naar Afrika en Sint Eustatius van Bastiaan Mugge zijn meer veilingen bekend. Naast de hiervoor genoemde veiling van 1717 vonden in het najaar van 1715 en 1718 openbare verkopingen in Vlissingen plaats, kort nadat Mugge met zijn schip de *Nieuwe Prins Eugenius* was gearriveerd. Volgens advertenties en een veilingcatalogus waren de Afrikaanse en Caribische producten in de pakhuizen van Jacobus de Witte, 'staande in de Kouwen hoek, by de Nieuwe-kerke', opgeslagen. De Witte was de boekhouder van het Vlissingse smokkelschip.[227]
Soms vonden de reders het raadzamer om een veiling uit te stellen. Een goed voorbeeld was de teleurstellende retourreis van de *Winchester Galeij*. Nadat het smokkelschip in september 1724 te Middelburg was gearriveerd, besloten de directeuren van de MCC om de veiling, die voor 19 oktober 1724 was belegd, naar een later tijdstip te verplaatsen. De reden was de lage veilingprijs die de WIC kort daarvoor voor een partij Afrikaans verfhout had gekregen.[228] Uiteindelijk vond de verkoop van het rode

222. ZA, OPM 5/152, 'Extract uyt de Notulen Ten Rade der Stad Middelburg in Zeeland', 7 januari 1707.
223. OHC, 6 september 1721.
224. Zie bijlage veilingen, 1694-1721.
225. SAA, IB 537, Hendrick de Meester aan Musson-de Wael, 1715-1722.
226. AC, 19, 28 augustus, 9 en 18 september 1717.
227. AC, 5 september 1715, 18 september 1717 en 11 oktober 1718; NEHA, BC 474, Vlissingen 6, 'Notitie Van een Parthie Koopmanschappen in de Herberg de Peer'13 december 1715.
228. ZA, MCC 40, Resolutie, 26 september 1724.

NOTITIE
Van een Parthie
KOOPMANSCHAPPEN.
Beſtaande in
Bruyn en Wit Caribes Suyker,
Oly-phants-Tanden, Catoen,
Martinique Cacao en Havana Huyden.
Leggende in Twee verſcheyde Pak-huyſen.
De HUYDEN zyn Gezorteert door *Jan Pieterſen de Vacht.*
Zoo als de zelve op *Vrÿ-dag*, den 13 *December* 1715.
Des 's Morgens ten 10 uuren tot *Vliſſinge*, in de Herberg
de PEER zullen werden verkogt.

Tot *Vliſſingen*, Gedrukt by *Jan de Peaÿnaar*, Ordinaris Stads drukker, Boek en Papier-verkooper, op de Beurs 1715.

Titelpagina van een veilingboekje betreffende de verkoop van olifantstanden uit Afrika en suiker, huiden en katoen uit Amerika op 13 december 1715 in herberg 'de Peere' te Vlissingen. Deze goederen lagen opgeslagen in de pakhuizen van de Vlissingse koopman Jacobus de Witte en van de weduwe van schipper Isaak van de Tijt. (Particuliere collectie)

verfhout op 11 mei 1726 in 'Wijnkopershuys' te Middelburg plaats, ruim anderhalf jaar na aankomst van het schip. De circa 255.000 pond roodhout werden in 51 'koopen' van 5.000 pond verkocht, voor een prijs die schommelde rond de 310 gulden per

'koop'.[229] Toch kon het uitstel van de veiling de verliesgevende retourreis niet in positieve zin ombuigen, want toen de rekening uiteindelijk werd opgemaakt, bleek de handelsmissie een negatief saldo van bijna 7.500 gulden te hebben opgeleverd.[230]
In tegenstelling tot de hiervoor genoemde veiling zijn van andere openbare verkopingen geen resultaten bekend. Alleen van de driehoeksreis van de *Peerl*, die hierna behandeld zal worden, is het volledige kasboek bewaard gebleven. Wel wisten de Staten van Zeeland te berichten dat verscheidene retourreizen succesvol verlopen waren. In 1714 bracht de reis van de lorrendraaier *Herstel van Zeeland* 48.000 gulden op en die van de *Anna Catharina* 24.000 gulden.[231]
Op de veilingen werden niet alleen Afrikaanse of Amerikaanse producten uit Amerika verkocht. In veel gevallen bleef een deel van de Europese koopmanschappen in Afrika onverkocht en kregen de schippers de opdracht om die op de thuisreis aan passerende schepen of op eilanden te verkopen.[232] Dat zij daar niet altijd in slaagden, blijkt uit een veiling die in januari 1715 in het 'Wijnkopershuijs' te Middelburg plaatsvond. Daar werden naast Afrikaanse handelsproducten een 'party wederom gebragte Guineese cargasoengoederen' geveild, bestaande uit diverse soorten textiel, geweren, buskruit en andere koopmanschappen.[233] Deze goederen werden door kooplieden en reders opgekocht voor de Afrikaanse markt. Zo bestond het 'cargasoen' van het smokkelschip *Herstel van Zeeland* uit een aanzienlijke hoeveelheid 'wedergebracht' textiel.[234] Het is zelfs niet uit te sluiten dat deze producten op de hiervoor genoemde veiling waren gekocht, want de lorrendraaier vertrok twee maanden na de veilingdag.[235] Soms werden de retourgebrachte koopmanschappen niet geveild, maar vroeg de boekhouder van de lorrendraaier toestemming aan de admiraliteit voor lossing en opslag om ze vervolgens weer naar West-Afrika uit te voeren met vrijstelling voor uitgaande rechten.[236]
Net als bij het afsluiten van scheepsassuranties waren bij veilingen makelaars betrokken. Zo bemiddelden bij de verkoop van het roodhout van de *Winchester Galeij* in 1726 drie makelaars. Dat waren Anthony van der Meer, Joost van Huyen en Pieter Lucas Grimalla, die daarvoor een courtage ontvingen.[237] Vaak zien we dezelfde makelaar vele opeenvolgende jaren opduiken. Zo was Samuel Steenlak ten minste negen-

229. ZA, MCC 1350, Rekeningoverzicht van de veiling, 11 mei 1726.
230. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 76.
231. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 250 en 252.
232. NA, AVB 235 en NA, SG 5775, Instructiebrief *Koning van Pruijssen*, 1715.
233. AC, 22 januari 1715.
234. NA, NBKG 260, Cargalijst *Herstel van Zeeland*, maart 1715.
235. NA, NBKG 260, Verhoor Pieter Deinout, september 1715.
236. NA, AA 2535-2536, Resoluties admiraliteit Zeeland, 15 november 1709 en 16 april 1710. De boekhouders Joris Bartelsen Gastelaar en Pieter der Kinderen vroegen in 1709 en 1710 vrijstellingen voor uitgaande rechten aan, voor de uitvoer van retourgebrachte koopmanschappen.
237. ZA, MCC 1350, Documenten 37-41, betreffende de verkoop van het verfhout.

tien jaar als makelaar bij de Rotterdamse gomveilingen betrokken.[238] Soms traden zelfs grote makelaarskantoren hierbij op, zoals de makelaarsfirma van Franco Cordelois, Jan de Vrijer en Gregorius Mees, die in 1720 hun bedrijf oprichtten onder de firmanaam Cordelois, De Vrijer en Mees. De drie Rotterdammers waren vanaf 1720 beëdigde assurantiemakelaars en zij waren nauw betrokken bij de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der stad Rotterdam. Cordelois behoorde zelfs tot een van de twaalf directeuren van de genoemde verzekeringsmaatschappij. Dat Cordelois en De Vrijer optraden als makelaar in goederen en assuranties was niet ongebruikelijk. Men liet zich namelijk niet in een bepaalde branche beëdigen, maar als makelaar in algemene zin.[239]

De openbare verkopingen werden door een veilingmeester geleid en mogelijk is de 'vendumeester' van de stad Middelburg hierbij betrokken geweest, want hij kreeg op 12 maart 1701 van het stadsbestuur toestemming om 'een seekere aangestelde vercoopinge van West Indische en Guineese cargasoenen ten sijnen overstaan te laten geschieden'.[240]

De kopers van West-Indische producten waren, net als de opkopers van prijsgoederen op venduveilingen tijdens oorlogen, veelal gespecialiseerd in bepaalde producten.[241] Zo zagen we in hoofdstuk 2 al enkele kooplieden die zich voornamelijk met de suikerhandel bezighielden. De Middelburgse koopman Hendrik de Meester handelde voornamelijk in gom, was en huiden en transporteerde in het eerste decennium van de achttiende ruim 23.000 pond gom en was naar Vlaanderen.[242] Belangrijke handelaren in ivoor waren de Zeeuwse kooplieden Pieter van Camerinck, Boudewijn de Jager en de gebroeders Hendrik en Boudewijn Pooks, die in 1702 ruim de helft van het ingevoerde ivoor van de *Peerl* kochten.[243]

Helaas zijn geen in- en exportgegevens van Afrikaanse producten in de rekeningen en bijlagen van de Zeeuwse convooien en licenten aangetroffen, zodat het niet mogelijk is deze goederenstroom verder te traceren. Wel zijn de tolgegevens over de Schelde bewaard gebleven en die geven inzicht in de Zeeuwse export van Afrikaanse producten naar Vlaanderen. Wat daarbij opvalt, is dat slechts een geringe hoeveelheid van het in Zeeland ingevoerde ivoor naar Vlaanderen werd verscheept en dat deze handel na 1713 bijna geheel stil kwam te liggen. Zo importeerden, zoals we hiervoor reeds zagen, drie Zeeuwse lorrendraaiers in 1700 samen alleen al 45.000 pond ivoor en werd er in dat jaar slechts 6.000 pond vanuit Zeeuwse havensteden naar Antwerpen of Gent getransporteerd. De totale, door de WIC en Zeeuwse lorrendraaiers, inge-

238. AC, 14 maart 1702 en 16 juni 1713.

239. AC, 15 februari 1718; Vergouwen, *De geschiedenis der Makelaardij*, 87-90 en 97-101.

240. ZA, Hs 851e, 12 maart 1701.

241. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 144-145; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, I, 361.

242. ZA, Rek B 7151-7371, Tolgegevens Middelburg, 1700-1710; SAA, IB 536-537, Hendrick de Meester aan Musson-de Wael, 1696-1722.

243. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, Verkoop van 'Guinese en Angola olijphantstanden', 1702.

voerde hoeveelheid ivoor moet nog aanzienlijk groter zijn geweest. Wat verder opvalt, is dat driekwart van het ivoor dat tussen 1700 en 1725 vanuit Middelburg en Vlissingen naar Vlaanderen werd verscheept, voor de stad Gent was bestemd en dat de gebroeders Pooks uit Middelburg ruim een derde (36 %) daarvan voor hun rekening namen. De Vlissingse koopman Boudewijn de Jager had een aandeel van ruim 25 procent.[244]
Voor zover bekend bezat het Zeeuwse gewest geen of nauwelijks ivoorverwerkende nijverheid, waaruit we mogen concluderen dat een groot deel van het geïmporteerde ivoor over zee naar andere steden in de Republiek of naar het buitenland is geëxporteerd. Dat gold trouwens ook voor andere Afrikaanse producten. Van de greinhandel is bijvoorbeeld bekend dat Duitsland een belangrijk exportgebied was.[245]

De illegale goederen- en slavenreis van de *Peerl*
Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk al werd vermeld, bestaat er van de *Peerl*, later *Kleine Peerl* genoemd nadat in 1706 een nieuw fregat met gelijknamige naam in de vaart werd genomen, een compleet rekeningboek. Dit handelsboek werd door boekhouder Jan Walrand Sandra bijgehouden en daarin noteerde hij zowel de uitgaven als inkomsten van een smokkelreis uit 1700 en de daaropvolgende kruistochten van de *Kleine Peerl* en *Grote Peerl* tijdens de Spaanse Successieoorlog. Alleen de aanschaf- en uitrustingskosten van deze zwaarbewapende fregatten ontbraken. Destijds hanteerde men een boekhouding waarin alleen inkomsten en uitgaven werden opgetekend, zodat de aanschafprijs van het schip in één keer op de eerste equipage werd afgeschreven, die zodoende erg hoog was. De rekeningen van de daaropvolgende reizen werden niet belast met een balanswaarde van het schip, maar slechts met de uitredingskosten daarvan, waardoor de winst per reis hoger uitviel.
Het deel betreffende de kaapvaart is door Verhees-van Meer al uitvoerig in haar dissertatie besproken.[246] Wij zullen ons daarom hier beperken tot de vijfde scheepsreis van de *Peerl*, een driehoeksreis die het fregat tussen december 1700 en juni 1702 naar West-Afrika en Sint Eustatius maakte.[247]
Deze illegale goederen- en slavenreis geeft een goed inzicht in het handelsproces, dat begon bij de uitreding van het schip en eindigde bij de openbare verkoop van geïmporteerde handelsgoederen. Gelijktijdig met de *Peerl* werd een tweede smokkelschip uitgerust voor een handelsmissie naar West-Afrika, maar de inbreng van dit schip, *Fortuijn* genaamd, was beperkt, omdat het jacht als geschenk diende voor de commandeur van Sint Eustatius. (Zie hiervoor hoofdstuk 3). Omdat het laatstgenoemde smokkelschip voor een ander doel was uitgereed, was de lading beperkt. Van het totale ‘cargasoen’, dat een waarde van 75.318 gulden vertegenwoordigde, werd slechts

244. ZA, Rek B 7151-7711, Acquitten, 1700-1725.
245. ZA, RvC L/21, ‘Vertoogh van de Generale West Indische Compagnie der Vereenigde Nederlanden’, 369.
246. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 140-141.
247. Paesie, ‘De illegale goederen- en slavenreis’, 167-178.

voor 2.575 gulden in de ruimen van de *Fortuijn* geladen. Dit was 3,4 procent van de totale lading koopmanschappen.

Nadat de *Peerl* in februari 1700 in Middelburg was gearriveerd, werd het schip in de daaropvolgende maanden voor een driehoeksreis naar West-Afrika en Zuid-Amerika in gereedheid gebracht.[248] De voorbereiding van een slavenreis was een langdurig proces dat zich over verscheidene maanden kon uitstrekken.[249] Ergens in datzelfde jaar werden beide schepen in opdracht van boekhouder Sandra met koopmanschappen geladen. Wanneer dat precies heeft plaatsgevonden, is onbekend, omdat de aankoopdata van handelsgoederen in het rekeningboek ontbreken. Wel zijn de leveranciers, de hoeveelheden en de betaalde prijzen genoteerd. Daaruit blijkt dat het merendeel van de koopmanschappen door Zeeuwse kooplieden werden geleverd. Enkele leveranciers van buiten Zeeland waren Jan en Hendrik Uijlenbrouck en Jacob Loten uit Amsterdam en de Rotterdams koopman Pieter Baelde. De Amsterdammers leverden koperwaar en textiel met een waarde van 11.656 gulden en Baelde verkocht voor een bedrag van 4.100 gulden aan brandewijn en koperen armbanden. Daarnaast leverde zowel de Zeeuwse als de Amsterdamse kamer van de VOC katoenen stoffen uit Azië. De overige producten kwamen van 21 verschillende Zeeuwse leveranciers, die hoofdzakelijk in Middelburg woonden. Onder hen waren ook enkele partenreders, zoals Pieter Macaré, Lambert Bustijn, Hendrik van Dusseldorp en de gewezen kaperkapitein Geleijn Ockerman. Bovendien verhuurde de laatste, net als Pieter de la Rue die eveneens tot de partenreders behoorden, opslagruimten in kelders of pakhuizen.
Enkele belangrijke Zeeuwse leveranciers waren Jannes Wijmers en Hermanus van de Putte. De eerste leverde een grote hoeveelheid vuurwapens, bestaande uit meer dan vierduizend 'roers en carabijns'. En van de tweede betrok Sandra 34.325 pond buskruit, waarvoor kuiper Pieter de Konink de vaatjes maakten. Ook voor het transport van de geweren en andere koopmanschappen werden kisten en vaatwerk vervaardigd. In totaal bedroegen de extra kosten, die verder uit opslag, sleep- of arbeidsloon en belastingen bestonden, 2.540 gulden. Aan uitgaande rechten werd bijvoorbeeld 680 gulden betaald. Deze extra kosten bedroegen 3,4 procent van de totale uitredingkosten.
Op 16 april 1701, vier maanden na vertrek van beide schepen naar Afrika, werd de rekening opgemaakt. Nadat de partenreders het kasboek hadden gecontroleerd en voor akkoord hadden getekend, volgde de betaling volgens de verdeelsleutel van 1/16 part of 4.709 gulden per deel. Op 8 juni werd het kasboek gesloten.

248. AC, 16 februari 1700.
249. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 150.

Tabel 4.6. Cargasoen van de Peerl *en* Fortuijn *in 1700*

product	waarde in guldens	percentage
textiel	44.974	59,7%
buskruit	7.322	9,8%
vuurwapens	12.450	16,5%
onbewerkt ijzer	1.200	1,6%
bewerkt metaal	6.186	8,2%
alcoholica	2.406	3,2%
kralen	780	1%
totaal	75.318	100%

Bron: ZA, Hs 204.

Over het aantal bemanningsleden zijn geen gegevens bekend. Toch is dat met behulp van de uitgekeerde maandgelden bij benadering vast te stellen. Aan het einde van de reis werd aan de bemanning van de *Peerl* 17.754 gulden uitbetaald. Dat was circa duizend gulden per maand, wat overeenkwam met de gage van ongeveer 55 tot 60 bemanningsleden.[250]

Op 15 december 1700 liep de *Fortuijn* in zee, een dag later gevolgd door de *Peerl*. Helaas ontbreken de scheepsjournalen en handelsboeken van deze reis, zodat informatie betreffende de Afrikaanse handel en de verkoop van slaven in Sint Eustatius aangevuld moeten worden uit andere bronnen. Bekend is dat beide schepen enkele maanden later op de kust van Guinea arriveerden, want ze werden daar door de WIC opgemerkt. Toch konden ze vrij handelen, omdat de kapitein van de compagniekruiser niets tegen hen durfde te ondernemen. Daar schreef Johan Radermacher, de fiscaal ter plaatse, later over 'dat Credo hier ter custe mede niet wijnig [heeft] gebraveerd, dervende gloriëren dat de compagniekruijssers hem niet hebben derven aandoen', waaraan hij afsluitend nog enkele spottende opmerkingen aan toevoegde.[251]

Nadat op de kust van Guinea onder andere stofgoud en ivoor waren ingekocht, zeilden de *Peerl* en *Fortuijn* verder naar Angola waar slaven, ivoor, verfhout en koper werden verworven. In totaal werden er op de West-Afrikaanse kust ruim vijfhonderd slaven gekocht, alsmede 145 mark stofgoud, 10.770 pond ivoor, 2.350 pond was, 91.116 pond sandelhout en 490 pond koper. Daarna volgde de oversteek naar Sint Eustatius.

250. ZA, RvC L/9, 'Calculatie van een schip van 99 voet', 1729. Voor een 55-koppige bemanning bedroeg de maandelijkse bezoldiging circa 160 Vlaamse pond of 960 gulden. Daarnaast bleek uit monsterrollen van opgebrachte lorrendraaiers dat het gemiddelde maandgeld per bemanningslid circa achttien gulden bedroeg; NA, NBKG 252-262, Monsterrollen van de *Anna Maria Galeij, Aletta Galeij, Ruijter, Liefde, Anna Catharina, Vijff Gebroeders, Jonge Elseboom, Herstel van Africa* en *Jonge David Galeij*, 1713-1719.

251. NA, WIC 917, J. Radermacher aan J. van Sevenhuijsen, 28 mei 1701.

Op 18 maart 1702 berichtte de commandeur van het Caribische eiland dat de *Peerl* in de Tommelendijkbaai voor anker lag, waar de bemanning slaven verhandelde. In de daaropvolgende brief, die gedateerd was op 30 mei 1702, werd wederom melding gemaakt van de *Peerl* en de aankomst van twee nieuwe lorrendraaiers, maar omstreeks die tijd was Credo allang vertrokken, want hij arriveerde enkele dagen na datering van de brief in Zeeland. De twee genoemde lorrendraaiers waren de Zeeuwse lorrendraaier *Rode Leeuw* en het Amsterdamse smokkelschip *Vier Gebroeders*. In dezelfde missive meldde Lamont bovendien dat de lorrendraaiers al hun slaven verhandeld hadden.[252]

Uit het rekeningboek van de *Peerl* blijkt dat een deel van de slaven contant verkocht zijn en dat de overige tegen suiker, cacao en andere West-Indische producten verhandeld zijn. Het verkregen muntgeld, dat onder andere uit gouden Franse en Spaanse pistolen en ducaten en zilveren stukken van achten en leeuwendaalders bestond, had een waarde van 30.425 gulden. Daarnaast werden 839 oxhoofden suiker met een gewicht van 261.495 pond, bijna 32.000 pond cacao, 97 balen katoen en ruim honderd rollen tabak ingekocht.

Na een reisduur van zeventien maanden en negentien dagen, arriveerde de *Peerl* op 4 juni 1702 in Middelburg. Ruim drie weken later volgde de veiling. Niet alle koopmanschappen, zoals vuurwapens, metalen producten en textiel, waren op de West-Afrikaanse kust verhandeld. De verkoop daarvan werd na thuiskomst door makelaar François Wilsen geregeld, die de goederen 'uijt de hant' verkocht voor een bedrag van 7.730 gulden. Deze onverhandelde koopmanschappen werden verkocht aan de partenreders en met name Pieter de la Rue bleek een grote opkoper te zijn. Hij nam voor circa 4.100 gulden textiel, metaalwaren en karabijnen over. De overige vuurwapens, ruim negenhonderd stuks, werden onder de andere reders verdeeld. Andere opkopers waren Pieter en François van der Banck, Abraham Sluijters, Jan van Beeckhoven. Zij kochten onder meer textiel en overgebleven metaalwaren op, voornamelijk koperen armbanden waarvan ruim 63 procent retour kwam. Deze koperen ringen, die niet of nauwelijks aan slijtage onderhevig waren en dus hun waarde behielden, werden verkocht voor 36,25 gulden per honderd pond. Dat was een korting van bijna vijftien procent op de aankoopprijs van 42,5 gulden in 1700. De prijsreducties voor andere producten varieerden. De eerdergenoemde vuurwapens werden voor 24 stuivers per stuk verkocht. De roers, die ooit voor 55 stuivers of 2,75 gulden waren aangeschaft, werden dus voor minder dan de helft van de aankoopsom van de hand gedaan. We mogen aannemen dat sterke oxidatievorming de waardevermindering heeft veroorzaakt. Voor de diverse soorten textiel werden prijzen met 25 tot 30 procent verminderd.

Op 26 juni 1702 vond de veiling van de West-Indische producten plaats en voor de bekendmaking werden advertenties en boekjes gedrukt. De plaats van handeling werd niet vermeld, maar we mogen aannemen dat die in de herberg 'Het Schild van

252. NA, WIC 247, I. Lamont aan Heren Tien, 18 maart en 30 mei 1702.

Vrankrijk' te Middelburg heeft plaatsgevonden. Op de veiling hebben 49 verschillende kooplieden goederen gekocht en tot de grootste afnemers behoorden de eerdergenoemde Spaanse consul Isaak Semach Ferro, de partenreder Hendrik van Dusseldorp en de Middelburgse koopman Pieter Kopijn en Terwe. De eerstgenoemde kocht al het goud, Van Dusseldorp verwierf het zilvergeld en kocht bovendien een aanzienlijke hoeveelheid katoen, cacao en sandelhout, Kopijn en Terwe was voornamelijk in suiker geïnteresseerd. Naast Van Dusseldorp behoorden ook andere partenreders, zoals Pieter Buteux, Cornelis van Hoorn en Jan Walrand Sandra, tot de opkopers. Boekhouder Sandra kocht al het Angolese koper en een flinke partij tabak en katoen. De overige reders kochten alleen geringe hoeveelheden tabak, vermoedelijk voor eigen consumptie. Zij zijn niet bij de opkopers gerekend.

Tabel 4.7. Verkoop van retourwaren van de Peerl *in 1702*

goederen	waarde in guldens	percentage
goud	63.102	30,57%
zilver	15.284	7,4%
koper	144	0,07%
ivoor	8.855	4,29%
was	1.222	0,59%
suiker	71.348	34,56%
cacao	19.750	9,57%
katoen	7.563	3,66%
tabak	2.268	4,44%
verfhout	9.156	3,75%
cargasoen	7.730	1,1%
totaal	206.422	100%

Bron: ZA, Hs 204

Naast inkomsten uit de verkoop van producten waren er ook kosten gemaakt. De grootste uitgavenpost was de loonuitbetaling aan de bemanning. Daarnaast kregen de bevelvoerende officieren van de *Peerl* en *Fortuijn* nog diverse emolumenten. Willem Credo ontving bijvoorbeeld 1.670 gulden voor onder andere 'premie van sijn slaven en 1/3 part in d'overwight van 't gout'. Bovendien beloonden de reders hem met een 'vereeringe' ter waarde van duizend gulden. Schipper Jan Andriessen en de twee opperstuurlieden kregen ieder een bedrag variërend van 180 tot 240 gulden, als compensatie van inkomstenverlies omdat zij geen voering konden meenemen. Verder waren er nog onkosten voor zaken als vletloon, opslag in pakhuizen, weeg- en makelaarsloon en 'verteert gelagh' tijdens de openbare verkoop. Bovendien betaalde de

boekhouder negenhonderd gulden aan inkomende rechten aan de WIC. Dit was invoerbelasting, verhoogd met recognitie of lastgeld over de invoer van suiker en andere producten die uit het Caribische gebied afkomstig waren. Over de import van Afrikaanse exportproducten zijn vermoedelijk geen belastingen betaald, omdat die illegaal verkregen waren. De Compagnie droeg vervolgens een deel van de heffing af aan de admiraliteit.
De onkosten beliepen samen 25.762 gulden. Daarenboven rekende boekhouder Sandra nog één procent provisie over de geveilde retourwaren, zodat de totale uitgaven 27.826 gulden bedroegen. De uitbetaling aan de reders was 11.162 gulden per zestiende part. Als men de eerder gemaakte uitredingkosten in mindering brengt, volgt een winstneming op deze driehoeksreis van ruim 6.450 gulden per een zestiende part investering. Boekhouder Jan Walrand Sandra, die zes zestiende aandeel bezat, verdiende dus 40.780 gulden aan deze handelsmissie.[253] In werkelijkheid viel de behaalde netto winst lager uit, omdat de afschrijving van schip en uitrusting niet zijn meegerekend. Daarvoor moeten enkele duizenden guldens worden berekend.[254] Toch kan de uitreding van beide smokkelschepen als een geslaagde en winstgevende onderneming worden beschouwd met een hoog rendement.
Op 5 april 1703 werd het kasboek, nadat de boekhouding door de reders was goedgekeurd en voor akkoord was getekend, gesloten en ook ditmaal hield notaris Gilles Thijssen toezicht op de gang van zaken.[255]

Besluit

Net als de WIC exporteerden lorrendraaiers een uitgebreid assortiment aan koopmanschappen vanuit de Republiek naar de West-Afrikaanse kust. De goederensamenstelling was niet constant en varieerde conform de Afrikaanse vraag, waarbij de belanghebbenden bij de smokkelhandel daar doorgaans beter op wisten te anticiperen dan de WIC. De belangrijkste producten waren textiel, vuurwapens en buskruit, metalen producten en alcoholica en in mindere mate werden kralen, kauries en andere producten in Afrika geïmporteerd.
De samenstelling van de door lorrendraaiers verscheepte koopmanschappen verschilde met die van de WIC. Zo voerden smokkelaars, in tegenstelling tot de Compagnie, veel meer militaire producten uit en soms lagen in de scheepsruimen tienduizenden ponden buskruit opgeslagen. Daarentegen kwamen kauries nauwelijks op de ladingslijsten van smokkelaars voor. Deze verschillen werden voornamelijk door de Afrikaanse vraag en de handel op andere gebieden veroorzaakt en in mindere mate door de verwerfbaarheid van koopmanschappen in Europa.

253. Uitbetaling van de uitreding bedroeg 38.718 gulden. Daarboven kwam nog 2.064 gulden provisie, wat een totaalbedrag opleverde van 40.782 gulden.
254. De aankoop en kosten van uitrusting van het schip de *Peerl* worden geschat op 35.000 tot 40.000 gulden. In 1708 werd de *Peerl*, na ruim tien jaar dienst uit de vaart genomen. De verkoop van scheepsromp, geschut en ankers leverde 9.445 gulden op; ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 52.
255. ZA, Hs 204, Rekeningboek *Peerl*, 1700-1703.

Een ander verschil met de WIC was de wijze van handeldrijven. Lorrendraaiers bezaten geen handelsforten op de Afrikaanse kust en moesten hun toevlucht nemen tot de tijdrovende kusthandel, waarbij meerdere plaatsten werden aangedaan. De ruilhandel met de Afrikanen vond vervolgens niet aan land plaats, maar op de schepen, waar zowel goud, ivoor en grein, als slaven werden ingekocht. Bij deze handel speelden caboceers een belangrijke rol. In tegenstelling tot de WIC bestond er dus geen duidelijke scheiding tussen de goederen- en slavenhandel. Wel werden lorrendraaiers voor een primair doel, bijvoorbeeld de goederenhandel, uitgereed, waarbij de verworven slaven voor de tussenhandel dienden. De omvang van de illegale goederenhandel heeft die van de WIC in bepaalde perioden overtroffen. Vooral in vredestijd werden kostbare ladingen goud en ivoor vanuit Afrika naar Europa geëxporteerd. De gomhandel was nagenoeg geheel in particuliere handen.
Hoewel de driehoekshandel een complexe onderneming was, hebben lorrendraaiers in de achttiende eeuw een doeltreffende logistieke structuur weten op te bouwen waarbinnen zij succesvol konden opereren. Circa een derde van alle uitgerede smokkelschepen was primair voor de trans-Atlantische slavenhandel bestemd. Voor het Atlantische transport maakten smokkelaars gebruik van geprefabriceerde houten constructies waarmee de slaven op de schepen werden ondergebracht, en voor de afzet in Amerika waren leveringscontracten gesloten met buitenlandse handelsorganisaties. Daarnaast werden veel slaven naar de Caribische eilanden Sint Eustatius en Sint Thomas vervoerd, die als slavenentrepot dienden voor de omliggende Engelse en Franse eilanden.
De illegale slavenhandel is veel omvangrijker geweest dat tot nu toe werd aangenomen. Naast de 5.000 tot 10.000 slaven die voor de tussenhandel waren bestemd, zijn ten minste 40.000 slaven door lorrendraaiers naar Amerika verscheept, waar ze voornamelijk op de Caribische eilanden aan de man werden gebracht.

5. De maritieme handhaving van het WIC-octrooi

Schippers van compagnieschepen kregen bij hun vertrek uit de Republiek de opdracht mee om lorrendraaiers die hun pad kruisten, aan te houden en in beslag te nemen. Dit was een duidelijke en welomschreven taak, die echter bij de uitvoering dikwijls op problemen stuitte. Door een tekort aan middelen of manschappen bleken veel compagnieschepen namelijk niet in staat om de snelzeilende smokkelschepen te achterhalen. Daarom werden voor de bestrijding van de smokkelhandel kruisers uitgereed, die langs de West-Afrikaanse kust moesten patrouilleren. Ondanks de hoge kosten die daarvoor nodig waren, zijn de bewindhebbers van de WIC erin geslaagd om gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw bijna permanent kruisers in de Afrikaanse wateren te stationeren.
Ook de bestrijding van de Portugese smokkelschepen, die zonder de verplichte handelspas slaven inkochten langs de West-Afrikaanse kust, viel onder de taakomschrijving van de kruisers. Soms kregen zij, ingegeven door omstandigheden, ook andere instructies mee. Om deze taken op efficiënte wijze uit te voeren, werden aan de kruisers hoge eisen gesteld en dat gold ook voor de bemanning. Leidinggevende capaciteiten, maar ook betrouwbaarheid en loyaliteit aan de Compagnie speelden daarbij een belangrijke rol en daar werd bij de selectie van het officierenkorps dan ook veel aandacht aan besteed. Toch week de Compagnie incidenteel van dit aannamebeleid af en was zij bereid om haar toevlucht te nemen tot controversiële maatregelen.
Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog intensiveerde de Compagnie haar opsporingsbeleid ten aanzien van de smokkelhandel. Daarbij werd de jacht op lorrendraaiers, die onder buitenlandse vlag het octrooi ontdoken, verder aangetrokken. Dat verliep overigens niet altijd naar wens en de afloop bracht de Compagnie soms in grote verlegenheid. Twee gevallen zullen nader worden besproken.
De inzet van kruisers was dus een kostbare aangelegenheid. Maar hoe effectief waren deze compagnieschepen bij de bestrijding van de smokkelhandel en wogen de investeringskosten wel op tegen de baten? In dit hoofdstuk zal op deze vraag een antwoord worden gegeven.

De kruisers
In tegenstelling tot haar voorganger heeft de Tweede WIC geen scheepsbouwactiviteiten ontwikkeld. Voor de verwerving van haar schepen was zij afhankelijk van huur of aankoop. Het huren van scheepsruimte was gedurende het laatste kwart van de zeventiende eeuw tot aan het einde van de Spaanse Successieoorlog een vrij normale zaak, maar kwam daarna nauwelijks meer voor. Praktisch alle gehuurde compagnieschepen werden voor het vervoer van slaven ingezet.[1] Voor zover bekend werd in

1. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 91-92 en bijlage 1.

de achttiende eeuw slechts één kruiser door de Compagnie gehuurd. Dat was het fregat de *Tijger*, dat voor een bedrag van duizend gulden per maand werd gecharterd.[2] Wel werden in de eerste twee decennia van de achttiende eeuw drie geconfisqueerde lorrendraaiers door de Compagnie als kruiser uitgereed. De overige schepen werden door de Compagnie aangekocht. Soms ging dat per inschrijving, waarbij de werf die de schepen tegen de laagste prijs kon bouwen, de bestelling in de wacht sleepte. Zo maakten de bewindhebbers van de WIC in oktober 1720 bekend dat zij het voornemen hadden om twee fregatten aan te schaffen die als kruiser zouden worden ingezet, alsmede negen retourschepen en eenzelfde aantal slavenhalers. Belangstellenden konden het bestek op het West-Indisch Huis te Amsterdam afhalen.[3]

De aankoop en daarmee samenhangende kosten van uitreding varieerden per kruiser. Deels werden die bepaald door de grootte van het schip. Zo kostte de *Eva Maria* met een lengte van 92 voet 19.560 gulden en de 112 voet lange *Jacoba Galeij* 25.500 gulden.[4] De kostenvariatie van uitreding werden voornamelijk veroorzaakt door de wijze van boekhouding. Destijds werd de aanschafprijs van het schip in één keer op de eerste equipage afgeschreven. Die was daardoor vanzelfsprekend erg hoog. De rekeningen van de daaropvolgende reizen werden niet belast met een balanswaarde van het schip en deze vielen dus lager uit. Zo bedroegen de aanschaf- en uitredingkosten van de compagniekruiser *Nieuwe Faam* in 1720 bijna 60.000 gulden. Tijdens zijn tweede reis in 1722 waren de uitredingkosten gedaald naar circa 46.000 gulden en voor zijn derde en laatste reis in 1724 waren de uitgaven 36.750 gulden. Bij de aanschaf en uitreding van de *Beschutter* liepen deze kosten nog sterker uiteen. In 1727 betaalde de Compagnie voor de aankoop en equipage van deze compagniekruiser 77.750 gulden. Twee jaar later bedroegen de uitredingkosten voor de tweede reis nog slechts 25.000 gulden.[5]

In de achttiende eeuw heeft de Compagnie voor de kustbewaking alleen fregatten ingezet. Dit scheepstype leende zich door zijn goede zeilkwaliteiten het beste voor de opsporing en inbeslagneming van smokkelschepen. De door de WIC ingezette kruisers hadden een lengte die varieerde tussen de 90 en 125 voet. Het lichtst bewapende fregat telde veertien stukken geschut van uiteenlopend kaliber en het zwaarst bewapende schip had dertig stukken.

Toch bleek menig compagnieschip in snelheid niet opgewassen te zijn tegen de smokkelschepen uit de Republiek. Illustratief daarvoor was de driehoeksreis van de lorrendraaier de *Peerl*, een kaperschip dat na beëindiging van de Negenjarige Oorlog voor de smokkelhandel werd ingezet. Bij aankomst op de West-Afrikaanse kust maakte de compagniekruiser *Tijger*, volgens het bericht van de gezagvoerder, tevergeefs jacht op de lorrendraaier. Hierover maakte Johan Radermacher, de fiscaal te Elmina, later

2. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 30 mei 1701.
3. AC, 10 oktober 1720.
4. NA, WIC 1286 en 1294, Aanschafkosten van de *Eva Maria* en *Jacoba Galeij*, 1705 en 1713.
5. ZA, RvC L/30, Lijst van schepen, ladingen en levensmiddelen, verzonden door de WIC, 1720-1729.

verscheidene spottende opmerkingen. Hij sprak onder andere zijn hoop uit dat de Compagnie het volgend jaar niet zo'n 'luijen Tijger' zou krijgen, maar een schip van zo'n 'weergaloos geseijldheijt', zoals sommige lorrendraaiers en 'gecommandeert door soo een zeeleeuw'. Met dat laatste doelde hij op de Willem Credo, de schipper van de *Peerl*.[6]

Ook andere compagniekruisers maakten vaak vruchteloos jacht op lorrendraaiers. Over de *Gouden Arent* schreef directeur-generaal Sevenhuijsen meermaals dat het schip 'niets omtrent de lorrendraijers verrigt als na ouder gewoonte maer verjaagt' en Pieter Nuijts berichtte over de *Carolus Secundus* dat het 'op verre na niet de gaauwste zeijlder' was. Hij vroeg de bewindhebbers om een ander compagnieschip als kruiser in te zetten en de *Carolus Secundus* als slavenhaler naar Curaçao te zenden. De wens van Nuijts werd een jaar later vervuld, toen het voormalige retourschip de *Eva Maria* als kruiser naar West-Afrika werd gezonden.[7]

De slechte zeilkwaliteiten van de compagnieschepen bleek een terugkerend probleem te zijn en opeenvolgende directeuren-generaal klaagden hierover. Alleen na de Spaanse Successieoorlog boekte de Compagnie een groot aantal successen in haar strijd tegen de illegale goederen- en slavenhandel. Daarna moesten de compagniekruisers weer vaak het onderspit delven. Schippers van lorrendraaiers vertrouwden soms zo sterk op hun snelle en wendbare schepen dat ze zelfs in het zicht van compagnieschepen hun handel voortzetten.[8]

Voor de vervolging van lorrendraaiers waren snelzeilende vaartuigen dus van groot belang en om deze snelheid te behouden, was goed onderhoud van het schip een vereiste. Daarom werden compagniekruisers voor een periode van circa anderhalf jaar op de westkust van Afrika ingezet. Daarna keerden ze naar de Republiek terug voor herstel- en onderhoudswerkzaamheden. Ook lieten gezagvoerders hun kruisers om de zes à acht maanden in de rivier de Gabon krengen en de rompen schoonmaken. Omdat deze werkzaamheden veel tijd kostten en de Compagnie de lorrendraaiers geen vrij spel wilde geven, moest dat in het geheim plaatsvinden, zodat 'de lorredraijers daar van geen kennisse mogte bekoomen'.[9]

Desondanks liet de kwaliteit van compagniekruisers vaak te wensen over. Zo kon een compagniekruiser in 1705 bijvoorbeeld de jacht op lorrendraaiers niet voortzetten, omdat de fokkenmast door ouderdom was gebroken. En zelfs wanneer de schepen in goede staat verkeerden, lagen ze soms noodgedwongen vast. Door een tekort aan mondkost voor de bemanning kon de compagniekruiser *Gouden Arent* in 1706 bijvoorbeeld niet uitzeilen. Pas toen het compagniepersoneel een deel van de benodigde levensmiddelen van twee Engelse schepen mocht overnemen, kon de jacht op lor-

6. NA, WIC 917, J. Radermacher aan J. van Sevenhuijsen, 28 mei 1701; Paesie, 'De illegale goederen- en slavenreis van het fregat de *Peerl'*, 174.
7. NA, WIC 98, P. Nuijts aan Heren Tien, 19 en 24 april 1706.
8. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 31 september 1700, 15 januari 1701; NA, WIC 98, P. Nuijts aan Heren Tien, 24 april 1706; NA, WIC 109, J. Pranger aan Heren Tien, 9 juli 1730.
9. NA, WIC 1, Resoluties Heren Tien, 17 november 1706.

rendraaiers worden hervat. Het tekort aan voedsel of de slechte kwaliteit ervan leidde in 1718 zelfs bijna tot muiterij op een van de compagniekruisers.[10]
Pas toen na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog de smokkelhandel een hoge vlucht nam, waren de bewindhebbers van de WIC bereid om meer geld in kruisers te investeren. Het eerste naoorlogse schip dat daarvoor werd aangekocht, was de *Faam*. Dit fregat zou niet als grootste compagnieschip de geschiedenis ingaan, maar wel als het succesvolste.

Compagniekruiser de Faam

In het najaar van 1714 besloten de bewindhebbers van de WIC tot de aankoop van een nieuw fregat voor de bestrijding van de illegale goederen- en slavenhandel. In de daaropvolgende periode onderzochten verschillende commissarissen de mogelijkheden en in november 1714 bracht Cornelis Bors van Waveren, de Amsterdamse bewindhebber belast met de equipage, verslag uit. Hij informeerde de kamer dat in Zaandam het fregatschip de *Faam* te koop werd aangeboden. De vraagprijs van het 115 voet lange schip bedroeg 35.000 gulden. Joan Althusius, de advocaat-generaal, die naast zijn werkzaamheden voor de Compagnie tevens als advocaat voor de kamer Amsterdam optrad, meldde dat het Amsterdamse admiraliteitscollege het oorlogsschip *Tombago* voor een bedrag van 26.290 gulden te koop aanbood.[11] Dat was inclusief inventaris en verdubbeling van de scheepshuid, maar zonder geschut. Het laatstgenoemde fregat was in 1709 door scheepstimmermansbaas Jan van Reenen gebouwd en was met zijn 108 voet lengte en 24 stukken geschut een van de kleinste oorlogsschepen van de admiraliteitsvloot. Na beëindiging van de oorlog verkeerde de admiraliteit in grote financiële moeilijkheden. Zij genoodzaakt een deel van het scheepsbestand van de hand te doen.[12]
De kamer Amsterdam gaf de verantwoordelijke bewindhebbers het mandaat om met zowel het Amsterdamse admiraliteitscollege als Egbert Thesingh en Pieter de Clerq, de twee scheepseigenaren van de *Faam*, te onderhandelen. Uiteindelijk werd dit laatste schip gekozen en werd het fregat voor een bedrag van 31.000 gulden gekocht.[13]
Daarna volgden de noodzakelijke vertimmeringen, zoals een verdubbeling van de scheepshuid en aanpassingen van het dek. De wanden van de kombuis werden voorzien van een vuurwerende bakstenenmuur. Oude zeilen werden versteld en uit het compagnieschip *Bosbeek* werden verschillende stukken geschut gelicht en op de *Faam* bijgeplaatst. Nadat deze werkzaamheden waren voltooid, werd het schip door de 'waterscheepsman' over Pampus gesleept en vervolgens door een loods naar de rede van Texel overgebracht. Het compagnieschip werd voor een 115-koppige

10. NA, WIC 917, J. Radermacher aan J. van Sevenhuijsen, 28 mei 1701; NA, WIC 917, W. de la Palma aan Heren Tien, 12 februari 1705; NA, WIC 918, P. Nuijts aan Heren Tien, 24 april 1706; NA, WIC 103, W. Butler aan Heren Tien, 28 maart 1718.
11. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 13 november 1714.
12. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren*, 2, 5 en bijlage 1.
13. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 16 en 20 november 1714.

Het West-Indisch Huis aan het Rapenburg te Amsterdam. Tijdens de Eerste WIC vergaderden de bewindhebbers van de WIC in het pand. Daarna diende het als pakhuis. Kopergravure in T. van Domselaer, *Beschryvinge van Amsterdam* (Amsterdam 1665). (particuliere collectie)

bemanning uitgerust. De kosten van uitreding, inclusief de gebruikelijke twee maanden handgeld voor de bemanning, bedroegen 27.073 gulden. Daarmee beliepen de totale kosten van aankoop en uitreding van de *Faam* 58.670 gulden.[14] Daar waren de uitgaven voor lading en gage van de bemanning nog niet bij gerekend. De *Faam* heeft, zoals bekend, twee kruistochten naar de West-Afrikaanse kust ondernomen. In december 1718 vloog het schip tijdens een treffen met twee Zeeuwse lorrendraaiers in de lucht.

Bemanningsleden

Ofschoon de monsterrollen van het scheepsvolk verloren zijn gegaan, zijn die van het compagniepersoneel op de westkust van Afrika voor een deel bewaard gebleven. Naast personeelsgegevens over het handelsfort Elmina en de andere factorijen van de WIC langs de West-Afrikaanse kust bevatten deze documenten ook informatie over bemanningsleden die op compagnieschepen waren gemonsterd. Dergelijke gegevens van zeelieden zijn echter alleen beschikbaar van bemanningsleden op kustschepen en kruisers, compagniepersoneel dat dus op de Afrikaanse kust was gestationeerd.

14. NA, WIC 1296, Aankoop en uitredingkosten van de *Faam*, 1714-1715.

Toch moeten we bij de beoordeling van deze monsterrollen enige voorzichtigheid betrachten. De personele samenstelling van de kruisers was niet constant en kon in bepaalde perioden snel veranderen. Bij het opbrengen van lorrendraaiers werd namelijk een deel van het scheepsvolk op de genomen lorrendraaiers geplaatst en werden zeelieden van het smokkelschip naar het compagnieschip overgebracht. Soms waren de bezettingen van kruisers al voor aankomst te Elmina veranderd, doordat zij lorrendraaiers op de heenreis naar Afrika hadden genomen. Grote mutaties in omvang en herkomst van de bemanningsleden zien we met name na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog, toen een recordaantal lorrendraaiers werd opgebracht. In 1715 ontstonden daardoor grote personele problemen en moest de directeur-generaal zijn toevlucht nemen tot speciale maatregelen. In de daaropvolgende maanden werden de compagnieschepen bemand met twee-derde aangenomen compagniepersoneel en een-derde 'lorrendraijers volck'.[15]

Ook was het aantal bemanningsleden op kruisers gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw niet constant. Door de naoorlogse toename van lorrendraaiers waren de bewindhebbers genoodzaakt meer zeelieden aan te nemen. Toen de Amsterdamse bewindhebbers in 1713 bijvoorbeeld van hun Zeeuwse collega's alarmerende berichten ontvingen over de getroffen voorbereidingen van smokkelschepen, vroegen zij hun om gedetailleerde informatie, zoals grootte, bewapening en bemanning van de schepen, 'om aldaar naar de kruiser *Jacoba Galeij* te bemannen'.[16]

Tot aan het einde van de Spaanse Successieoorlog telden de compagniekruisers gemiddeld zeventig koppen. In de daaropvolgende jaren steeg dat aantal, maar een gemiddelde is voor deze periode niet eenvoudig te geven, omdat de Compagnie tussen 1715 en 1719 twee kruisers gelijktijdig op de West-Afrikaanse kust stationeerde. Het betrof een groot en een middelgroot fregat. De twee ingezette middelgrote fregatten, *Compagnies Welvaren* en *Hollandia*, waren beide voormalige lorrendraaiers. Hoewel de bewindhebbers van de WIC besloten hadden om de zwaarste kruisers met 150 koppen te bemannen, bleek dat aantal in de praktijk lager uit te vallen. Toch telden beide kruisers samen, die in 'compagnie en admiraalschap' op de West-Afrikaanse kust patrouilleerden, zo'n tweehonderd koppen.[17] Na 1720 bleven de kruisers sterk bemand en hadden een gemiddelde bezetting van ruim 125 koppen.

Gemeten over de gehele periode telden de compagniekruisers gemiddeld 95 koppen. Iets minder dan een kwart daarvan (22%) bestond uit officieren, onderofficieren en vaklieden. Matrozen, hooplopers, jongens en soldaten vormden het resterende deel van de bemanning. De opperstuurman was na de kapitein de hoogste officier in rang en werd op kruisers meestal met luitenant aangesproken.[18]

15. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715.
16. NA, WIC 368, Resoluties kamer Amsterdam, 10 november 1713.
17. NA, WIC 662, Resoluties kamer Zeeland, 15 augustus 1715; NA, WIC 1299, Rekening van proviand voor kruiser de *Faam*, 1718.
18. Zie bijlage XIV.

De samenstelling van de scheepsbemanning was voor de Compagnie belangrijk. Daarom werd daar veel zorg aan besteed. De personeelswerving voor de kruisers nam dan ook veel tijd in beslag. In theorie werd de werving van het personeel door de afzonderlijke kamers van de WIC verzorgd, maar in de praktijk lieten de kleine kamers dit over aan de kamer Amsterdam, die daar een speciale commissie van bewindhebbers voor in het leven had geroepen.[19] De uitreding van kruisers was in de achttiende eeuw sowieso een typisch Amsterdamse aangelegenheid, omdat de Zeeuwen daarvan waren uitgesloten. De Zeeuwse kamer mocht binnen het systeem van toerbeurten, waarbij de afzonderlijke kamers volgens een bepaalde verdeelsleutel de uitreding van compagnieschepen voor hun rekening namen, alleen retour- en slavenschepen uitrusten. Er werd namelijk openlijk getwijfeld aan de loyaliteit van de aangestelde Zeeuwse officieren bij de bestrijding van de smokkelhandel. Vanaf 1710 spraken de Heren Tien daar meermaals hun bedenkingen over uit en zij gelastten de directeur-generaal in Elmina daar extra zorg aan te besteden. In de daaropvolgende jaren werd dit wantrouwen niet weggenomen. Integendeel. Door het succesvolle optreden van compagnieschepen bij de bestrijding van de smokkelhandel nam de Zeeuwse vijandigheid jegens de Compagnie sterk toe. Bovendien kon men niet uitsluiten dat Zeeuwse officieren van compagnieschepen en lorrendraaiers elkaar persoonlijk kenden en daarom hun plicht zouden verzaken. Zwaarwegende redenen dus om de Zeeuwse kamer niet in het toerbeurtsysteem van compagniekruisers op te nemen.[20]

De genoemde Amsterdamse commissie voor de aanstelling van het scheepsvolk selecteerde en contracteerde voornamelijk de kapiteins en officieren. Die waren dan weer op hun beurt betrokken bij de aanname van het overige personeel. Zo vroeg Jan van der Hoeven, na zijn aanstelling als gezagvoerder van de *Faam*, aan de bewindhebbers toestemming om het bootsvolk aan te nemen. Hij wilde zich ervan vergewissen dat gekwalificeerd en betrouwbaar personeel op zijn schip werd aangesteld. Zijn verzoek werd door de bewindhebbers ingewilligd.[21]

Van der Hoeven bleek ook in de daaropvolgende periode hier veel zorg aan te besteden. In 1715 liet hij bijvoorbeeld geen enkele officier op de genomen lorrendraaier *Juffrouw Maria* overgaan, omdat hij die bij een ‘andere gelegentheyd mogte van noden hebben’. Ook wilde hij geen bemanningsleden aan de geconfisqueerde smokkelschepen *Deinsvliet* en *Zeeuwse Galei* afstaan. Illustratief was ook de weigering van Van der Hoeven om met een zeer geringe bezetting van slechts dertig koppen te repatriëren. Hij wilde minstens zestig bemanningsleden, onder wie enkele bekwame officieren, en kreeg zijn zin.[22]

19. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 104.
20. NA, WIC 2, Resoluties Heren Tien, 17 september 1710; NA, WIC 662, Resoluties kamer Zeeland, 26 oktober 1713 en 7 november 1714; NA, WIC 3, Resoluties Heren Tien, 30 oktober 1713.
21. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 18 december 1714.
22. NA, NBKG 82, J. van der Hoeven aan H. Haringh, 9 augustus 1715; Ibidem, 2 augustus 1715; NA, WIC 103, A. Engelgraaff Robbertsz. aan Heren Tien, 6 juli 1716.

Door de monsterrollen van Elmina zijn de kruiserbemanningen ook uit de anonimiteit gehaald. Op de meeste lijsten werden namelijk naam, rang en herkomst vermeld. Bij slechts enkele ontbreken die. Wat opvalt, is dat in de loop van de achttiende eeuw steeds meer buitenlands personeel werd aangesteld. Was aan het begin van de achttiende eeuw nog bijna driekwart van de officieren en vaklieden uit de Republiek afkomstig, na 1720 daalde dat naar circa de helft. Vergelijkbare ontwikkelingen zien we bij de matrozen en soldaten, alleen verliep dat proces nog veel drastischer. Zo was aan het begin van de achttiende eeuw nog ruim driekwart van de matrozen, hooplopers en jongens uit de Republiek afkomstig. Na 1720 was dat aandeel afgenomen tot slechts een kwart. Zie tabel 5.1.

Tabel 5.1. Herkomst zeelieden van 20 compagniekruisers, 1699-1732

	Republiek		buitenland		totaal	
1699-1709						
offieren-vaklieden	72		30		102	
		71%		29%		100%
matrozen-jongens	165		79		244	
		77%		23%		100%
soldaten	13		8		21	
		62%		38%		100%
totaal					367	
1710-1719						
offieren-vaklieden	114		49		163	
		70%		30%		100%
matrozen-jongens	241		250		491	
		49%		51%		100%
soldaten	46		53		99	
		46%		54%		100%
totaal					753	
1720-1732						
offieren-vaklieden	73		77		160	
		49%		51%		100%
matrozen-jongens	132		372		504	
		26%		74%		100%
soldaten	19		85		104	
		18%		82%		100%
totaal					758	

Bronnen: NA, WIC 97-109

Dit kan verklaard worden door de toegenomen vraag naar zeelieden. Bij het werven van bemanningsleden had de WIC te maken met sterke concurrentie van de VOC, de admiraliteiten, de visserij en de particuliere handelsvaart. De gages bij de WIC lagen onder die van de VOC, waardoor de bewindhebbers van de WIC steeds vaker hun toevlucht moesten nemen tot buitenlanders.[23] De meeste daarvan waren uit Duitstalige gebieden afkomstig, daarna volgden de Scandinaviërs en zeelieden uit het Baltisch gebied. Maar de monsterrollen vermelden soms ook zeelieden uit Italië, Elmina of Curaçao.

Kapiteins

Gezagvoerders van compagnieschepen traden meestal voor langere tijd in dienst van de Compagnie. Ongeveer de helft van alle aangestelde schippers en kapiteins voerde meer dan eenmaal het gezag over een compagnieschip.[24] En was een gezagvoerder door een bepaalde kamer aangesteld, dan bleef hij daar meestal de rest van zijn dienstverband voor varen. Deze jarenlange ervaring was zeer wenselijk, want de vaak moeilijke en bijzondere omstandigheden waaronder de vaart op Afrika plaatsvond, vroegen om gespecialiseerd personeel.

Voor de aanstelling van gezagvoerders op kruisers gaven de bewindhebbers de voorkeur aan zeer ervaren kapiteins. De benoemingen volgden in de regel na jarenlange trouwe dienst, waarbij de betreffende schipper had aangetoond over de juiste kwaliteiten te beschikken. Goede voorbeelden zijn Jurriaan Lindenbergh, Pieter Gijsbertsz. Hincke en Rijk Hagerop, die respectievelijk negen, tien en veertien jaar in compagniedienst voeren.[25] Verder moest de kandidaat-gezagvoerder van een kruiser over bepaalde eigenschappen en vaardigheden beschikken die vergelijkbaar waren met de eisen die aan een zeeofficier van de admiraliteit zou worden gesteld. Naast vakbekwaamheid op het gebied van navigatie, moest hij bovenal leiding kunnen geven aan een grote groep zeelieden, waarbij doortastend- en vastberadenheid van belang waren. Uiteraard mocht militair inzicht en de bereidheid om geweld aan te wenden niet ontbreken. Zo vroeg directeur-generaal Pieter Nuijts in 1707, naast een welbezeilde en bemande kruiser, om een goede en 'beproevdert' bevelvoerder die bekend was met de West-Afrikaanse kust en de nodige moed en zeilkunst bezat om lorrendraaiers te vervolgen. Hij deed een oproep aan de bewindhebbers, nadat Pieter Crans, de gezagvoerder van de compagniekruiser *Carolus Secundus*, tevergeefs jacht had gemaakt op vier gearriveerde Zeeuwse lorrendraaiers.[26]

23. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 106.
24. Ibidem, 107.
25. Ibidem, bijlage 4.
26. NA, CA 944, Dagregister P. Nuijts, 26 maart 1707; NA, WIC 918, P. Nuijts aan Heren Tien, 31 mei 1707.

Soms dankte een kapitein zijn aanstelling aan een bijzondere verdienste, waardoor goed zeemanschap en gewenste leiderskwaliteiten waren aangetoond. Zo werd Jan Koster in 1724 tot kapitein van de kruiser *Nieuwe Faam* benoemd, na zijn deelname aan de ontdekkingsreis naar het onbekende Zuidland. Tijdens deze expeditie, die door Jacob Roggeveen werd geleid en waarbij het Paaseiland werd ontdekt, was Koster gezagvoerder op het fregat de *Arent*. Dit was het grootste en zwaarst bewapende schip van de expeditievloot.[27]

Het merendeel van de kruiserkapiteins beschikte in meer of mindere mate over dit soort eigenschappen. In enkele gevallen werden ze te licht bevonden. De eerder genoemde Laurens Brand werd gebrek aan moed verweten en dat gold ook voor Jan Gerrits, de kapitein van de compagniekruiser *Tijger.* Deze durfde in 1701 niets tegen de zwaarbewapende Zeeuwse lorrendraaiers *Levant* en *Groot Cortienne* te ondernemen, die samen langs de West-Afrikaanse kust handeldreven. Eerder liet hij ook de *Peerl* van Willem Credo ongemoeid.[28]

De aanstelling als kruiserkapitein werd dus als een promotie gezien en de daarbij horende salariëring lag een stuk hoger dan de gage van een schipper van een retour- of slavenschip. De maandelijkse verdienste varieerde tussen zeventig en honderd gulden. Bovendien ontving de kapitein bij zijn aanstelling een 'silvre degen met verguld gevest', het symbool van een bevelvoerder op een oorlogsschip. De kosten daarvan bedroegen ongeveer 35 gulden.[29]

Toch was de gage van een kruiserkapitein maar een deel van zijn inkomen. Na verovering van een smokkelschip kreeg de bemanning, na aftrek van de door de WIC gemaakte kosten, een deel van de buit. Aanvankelijk bedroeg het buitgeld twee maanden gage, maar nadat veel officieren in het begin van de achttiende eeuw voor de verleiding van corruptie bezweken en lorrendraaiers na betaling of levering van goederen ongemoeid lieten, verhoogden de bewindhebbers deze premie. Daarmee hoopten zij bovendien de motivatie van de bemanning bij hun jacht op lorrendraaiers te stimuleren. In het voorjaar van 1714 kregen de officieren van de *Jacoba Galeij* een percentage van de getaxeerde nettowaarde van een opgebrachte lorrendraaier. Voor de kapitein was dat twee procent, de opperstuurman kreeg een half en de beide onderstuurlieden ieder een kwart procent.[30] In het geval dat de lorrendraaier geweld had gebruikt, was de toeslag voor de officieren hoger en kreeg de kapitein drie procent.[31] Het betrof hier een overgangsregeling, want enkele maanden later werd de 'Thienden Penningh' ingevoerd. Vanaf dat moment kreeg de bemanning van een compagniekruiser tien procent van het 'netto rendement van yder veroverd schip en goederen'. De

27. Paesie, 'De uitrusting van de expeditievloot', 144.
28. NA, WIC 917, J. Radermacher aan J. van Sevenhuijsen, 28 mei 1701. Zie verder hoofdstuk 1.
29. NA, WIC 1282-1304, Uitredingkosten van compagniekruisers, 1701-1723; NA, WIC 368, Resoluties Kamer Amsterdam, 296; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 107.
30. NA, NBKG 253-254, Taxatierapporten van de *Snelle Hoeker* en *Ruijter*, 1714.
31. NA, WIC 368, Resoluties kamer Amsterdam, 5 december 1713.

gezagvoerder kreeg daarvan één procent en de opperstuurman een kwart. Het resterende bedrag werd onder de overige bemanningsleden verdeeld. Gelijktijdig werd de hoogte van de gage voor een kruiserkapitein vastgesteld op zeventig gulden per maand, wat overeenkwam met het salaris van een schipper van een slavenschip.[32]
Alleen voor gezagvoerder Jan van der Hoeven werd een uitzondering gemaakt. Hij kreeg in 1718, tijdens zijn tweede kruistocht naar Afrika, niet de gebruikelijke één procent, maar vijf procent. Zijn aandeel in het buitgeld ging ten koste van de overige bemanningsleden, omdat het totaal aan uitgekeerde buitgelden onveranderd bleef. Dit was een beloning voor zijn eerdere successen in de strijd tegen de smokkelhandel, een voorrecht dat hij had bedongen tijdens zijn verblijf in Nederland.[33]
Deze extra inkomsten konden flink oplopen. Toen in mei 1716 de *Faam* voor de retourreis naar de Republiek in gereedheid werd gebracht, werd de monsterrol van verdiende gages opgesteld. Daaruit bleek dat kapitein Van der Hoeven vanaf zijn vertrek uit de Republiek 7.069 gulden had verdiend. De onderstuurman Christoffel Paulus Buttel maakte voor dezelfde periode aanspraak op 1.291 gulden. Wanneer Van der Hoeven alleen gage had ontvangen, zou het uitgekeerde bedrag slechts twaalfhonderd gulden hebben bedragen.[34] Dit voorbeeld van de *Faam* was niet representatief voor alle compagniekruisers. De uitgekeerde premies lagen normaal gesproken een stuk lager. Sommige kruisers brachten zelfs geen enkele lorrendraaier op.
Ondanks de aantrekkelijke financiële vooruitzichten was het voor de bewindhebbers van de Compagnie niet altijd even eenvoudig om geschikt personeel te vinden. Soms moesten zij hun toevlucht nemen tot het aanstellen van een onbekende schipper die niet eerder voor de Compagnie had gevaren en onbekend was met de West-Afrikaanse kust, zoals de eerdergenoemde Laurens Brand. Veel tijd om zich in te werken kreeg deze overigens niet, want kort na zijn aankomst op de West-Afrikaanse kust volgde een confrontatie met twee lorrendraaiers, waarbij zijn schip zo zwaar werd toegetakeld dat hij halsoverkop naar Elmina moest terugkeren.[35] Door het chronische tekort aan gekwalificeerd personeel was de WIC soms genoodzaakt voormalige schippers van lorrendraaiers aan te stellen.[36] Dit was een zeer controversiële maatregel, als men zich bedenkt dat opvarenden van smokkelschepen volgens de toen geldende regels de doodstraf konden krijgen. Van 29 schippers is bekend dat zij gedurende de achttiende eeuw zowel op lorrendraaiers als op compagnieschepen hebben gevaren. Daarvan waren er vijf als kapitein op kruisers aangesteld. Vooral na 1720 traden veel voormalige schippers van lorrendraaiers in compagniedienst en voeren er tussen 1720 en 1723 niet minder dan tien op WIC-schepen. Dat was 25 procent van

32. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 11 oktober 1714.
33. NA, WIC 104, Buitgeld voor de bemanning van de *Faam* voor het opbrengen van de *Kleijne Hoop*, 1718.
34. NA, WIC 103, A. Engelgraaff Robbertsz. aan Heren Tien, monsterrol van de *Faam*, 60.
35. Ibidem, 28 februari 1717.
36. Zie ook Paesie, 'Lorrendraaiers, enterlopers en octrooidieven', 21-22.

Schepen op de rede van Elmina. Kopergravure van C.P. Amsveld uit 1702.
(Particuliere collectie)

het totaal.[37] Andere, zoals David de Laa en Nicolaas van den Genugten, traden in dezelfde periode in dienst van de MCC. Verscheidene schippers, die aanvankelijk in WIC-dienst waren getreden, volgden later hun voorbeeld en maakten de overstap naar de MCC.[38]

Naast personeelstekort nam de WIC deze voormalige lorrendraaiers nog om twee andere redenen aan. De eerste kwam voort uit een besluit dat de bewindhebbers in 1719 hadden genomen. Daarin hadden zij vastgelegd dat zij op experimentele wijze wilden onderzoeken of de handelswijze van lorrendraaiers succesvol was om kusthandel te bedrijven. Daarvoor hadden zij verscheidene Zeeuwse schippers gecontracteerd die 'daar toe seer bequaam gehouden wierden'.[39] Overigens was dit niet de eerste keer dat de Compagnie volgens de 'lorrendraaiersmethode' op de Afrikaanse kust

37. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 1 en 4. Voor de genoemde periode werden in totaal veertig verschillende gezagvoerders aangesteld. De stuurlieden zijn niet meegerekend, wanneer die de functie van schipper overnamen na diens overlijden.
38. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, bijlage V. Voormalige lorrendraaiers die van de WIC naar de MCC overstapten, waren Hendrik van Ens en Pieter Geleijnse.
39. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 250; Ibidem L/20, 171.

wilde handelen. In 1701 hadden de bewindhebbers het compagnieschip *Arent* met een 'cargasoen', ter waarde van 80.000 gulden naar de West-Afrikaanse kust gezonden om daar kusthandel te drijven.[40] Kennelijk was het experiment geen groot succes, want het kreeg geen vervolg.

De tweede reden om voormalige lorrendraaiers aan te nemen, was de hoop van de bewindhebbers de belanghebbenden bij smokkelhandel te treffen door hun ervaren schippers weg te kapen. Toch was directeur-generaal Willem Butler niet erg gelukkig met deze benoemingen. Hij sprak meermaals zijn ongenoegen daarover uit. Met name de aanstelling van Pieter Groenstraten, die enkele jaren daarvoor de compagniekruiser *Jacoba Galeij* flinke schade had toegebracht, baarde hem veel zorgen. Hij overwoog zelfs om zijn ontslag in te dienen.[41]

De Heren Tien beantwoordden zijn grieven met de mededeling dat Groenstraten en andere voormalige schippers van smokkelschepen in compagniedienst waren genomen om 'de vaart der lorrendraijers daar door meer te stremmen ende te beletten'. Daarmee werden hun misdrijven die zij hadden begaan met een enkele pennenstreek vergeven en mocht Butler 'de gewoonlijcke penaliteijten tegens den zelven en andere schippers niet gebruijken ofte executeren'.[42] Toch bleef Butler Groenstraten nauwlettend volgen en sprak zijn verdenking uit dat het handelen van Groenstraten niet strookte met de belangen van de Compagnie. Zo berichtte hij de bewindhebbers dat op het door Groenstraten opgebrachte smokkelschip *Juffrouw Brigitta* zeer weinig koopmanschappen en ingehandelde Afrikaanse producten waren aangetroffen. Opmerkelijk was bovendien dat de mondvoorraad voor de bemanning nauwelijks toereikend bleek te zijn voor de reis van Zeeland naar de West-Afrikaanse kust, laat staan voor de tijdrovende Afrikaanse kusthandel. Omdat Groenstraten de scheepspapieren van de lorrendraaier had ingenomen en die vervolgens had laten verdwijnen, kon Butler geen harde bewijzen van diefstal aanvoeren.[43]

Bij de aanstelling van voormalige lorrendraaiers hielden de WIC-bewindhebbers bij de functiebepaling rekening met de ervaring van de betreffende schippers. Zo maakte een succesvol kaperkapitein kans op een benoeming tot gezagvoerder van een compagniekruiser, kreeg een illegale slavenhaler het roer in handen op een slavenschip en mocht een schipper met ervaring in de gomhandel op Arguin varen, toen de Compagnie deze handelsvaart na 1721 weer hervatte.

De benoeming van Daniël Sanders tot kruiserkapitein paste binnen dit beleid. Maar opnieuw sprak directeur-generaal Butler er zijn bezorgdheid over uit om aan 'dat sub-

40. NA, WIC 1, Resoluties Heren Tien, 19 oktober 1701.

41. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 23 juli 1720; Na WIC 105, W. Butler aan Heren Tien, 14 augustus 1721; NA, NBKG 87, Dagregister Elmina, 23 september 1720. Daarin schreef Butler dat de 'impertinente bejegeningen van de nu navigerende lorrendraaijers schippers te moeten recontreren, het welk in mij de lust wegneemt en aversie om langer in desen dienst te continueren'.

42. NA, WIC 55, Heren Tien aan W. Butler, 20 oktober 1720; NA, WIC 5, Resoluties Heren Tien, 18 november 1720.

43. NA, WIC 105, W. Butler aan Heren Tien, 14 augustus 1721.

ject soo een kostelijk pand toe te betrouwen'.[44] Sanders had namelijk als kaperkapitein een reputatie van vechtersbaas opgebouwd tijdens de Spaanse Successieoorlog. Na deze oorlog stortte Sanders zich, net als veel collega's, op de illegale goederen- en slavenhandel en kreeg hij het bevel over het nieuwgebouwde en zwaarbewapende fregat de *Koning van Pruijssen*. Uitgerust met Brandenburgse handelspassen en varende onder dito vlag zeilde hij in 1715 naar de West-Afrikaanse kust. Al snel deed Sanders zijn reputatie van vechtersbaas gestand, toen hij nabij Assiné door de compagniekruiser *Faam* op smokkelhandel werd betrapt. Nadat Jan van der Hoeven zich bekend had gemaakt en de lorrendraaier wilde visiteren, reageerde Sanders met de opmerking: 'Ik heb geen vijand ende strijck voor niemand'. Daarop ontbrandde een hevig vuurgevecht. Uiteindelijk moest Sanders zijn vlag strijken, waarop de bemanning van de compagniekruiser in blijdschap uitriep: 'Nu hebben wij den admiraal van Vlissingen'.[45]

In de daaropvolgende jaren bleef Sanders betrokken bij de illegale handel op West-Afrika. In 1718 was hij onder meer partenreder van het Vlissingse smokkelschip de *Jonge David Galeij* dat in februari 1719 door de compagniekruiser *Hollandia* werd opgebracht.[46] Deze kruiser was zijn voormalige smokkelschip dat na grondige herstelwerkzaamheden en verbouwingen in *Hollandia* was omgedoopt.[47]

In 1720 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder van de compagniekruiser de *Nieuwe Faam*. Kort na zijn aankomst te Elmina kreeg hij van Butler de opdracht om zo spoedig mogelijk naar Angola te zeilen, waar twee lorrendraaiers waren gesignaleerd. Maar hij traineerde zijn afvaart, waardoor de twee smokkelaars wisten te ontkomen. Het reeds geschade vertrouwen in de kapitein liep enige tijd later een nieuwe deuk op toen hij een schip van de RAC opbracht. Daarmee zette hij de relatie tussen de WIC en haar Engelse zusterorganisatie zwaar onder druk. Deze zaak zal hierna worden besproken. Uiteindelijk zou blijken dat Sanders zich door zijn aanstelling als kruiserkapitein in een bijzonder lastig pakket had gemanoeuvreerd. Door de Compagnie werd hij gewantrouwd en door de Zeeuwen beticht van verraad en als 'anti Zeeuw' bestempeld.[48]

Een verleden als lorrendraaier stond niet alleen een aanstelling als schipper, maar ook een jarenlang dienstverband bij de Compagnie niet in de weg. De hierna te bespreken Jan van der Hoeven, die zijn schippersloopbaan als lorrendraaier begon, was veertien jaar in compagniedienst. Dezelfde situatie treffen we bij Claas Cornelis Louw aan, die tien jaar in dienst van de WIC was en eveneens gezagvoerder van een kruiser was geweest. Ook vormde het verleden van smokkelaar geen beletsel om een hoge bestuursfunctie binnen het octrooigebied van de WIC in de wacht te slepen. Steven de Waterman, die zich aan het begin van de achttiende eeuw schuldig had gemaakt

44. Ibidem.

45. NA, AVB 235, Notariële akte van Jan Ravenschot, 11 juli 1716.

46. NA, NBKG 263, Processtukken *Jonge David Galeij*, 1719.

47. NA, WIC 1299, Rekening van vertimmeringen van de *Hollandia*, 1718.

48. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de Refutatie […]', 255.

aan smokkelhandel, was vanaf 1707 commandeur van Berbice.[49] Een vergelijkbare carrière maakte Jacob Stevensen, die na de Spaanse Successieoorlog zijn werkterrein verlegde van de kaapvaart naar de illegale slavenhandel op West-Afrika en Sint Eustatius. Tussen 1714 en 1717 maakte hij twee driehoeksreizen. Daarna bleef hij aan de wal en vestigde zich op het laatstgenoemde eiland, waar hij met de zus van Jan Simonsz. Doncker trouwde, de voormalige commandeur van het eiland. In november 1721 werd hij commandeur van Sint Eustatius, een benoeming die bij de eilandbewoners met verbazing werd ontvangen.[50]

Soms maakte een gezagvoerder van de Compagnie de overstap naar de smokkelvaart. Een voorbeeld is Josua van der Doos, die in 1714 als luitenant op de *Faam* was aangesteld en twee jaar later het commando kreeg over een retourschip. Daarna volgde zijn promotie tot kapitein van de kruiser *Compagnies Welvaren*. Twee jaar later trad hij uit compagniedienst en hield hij zich vervolgens met de illegale vaart op Afrika bezig. Halverwege de jaren twintig voer hij onder meer als schipper op de *Josua Galeij*, een smokkelschip dat met veertien stukken geschut was uitgerust en een veertig-koppige bemanning telde. Toen hij in 1725 op de rede voor het Deense fort te Accra voor anker lag, werd er door het kruisschip *Groot Bentveld* tevergeefs jacht op hem gemaakt. In 1727 vertrok hij wederom naar West-Indië, waarvoor hij een Turkse pas had aangevraagd. Het is onduidelijk of hij daarmee op Afrika heeft gevaren, want het risico van confiscatie was groot. Directeur-generaal Robert Norré hield hem namelijk in de gaten en schreef dat als Van der Doos weer het plan zou opvatten een smokkelreis te ondernemen, hij alles in het werk zou stellen 'om hem te attaqueren'.[51] Andere voorbeelden zijn de schippers Arie van der Parre, Jacob de Vries en Jacob Volle. De eerste twee, beiden uit Rotterdam afkomstig, maakten in de jaren twintig diverse reizen voor de Compagnie. In 1730 treffen we De Vries als supercarga aan op de *Happy Return*, een lorrendraaier die in Rotterdam onder Engelse vlag was uitgereed en op de West-Afrikaanse kust werd opgebracht. Tijdens het verhoor in Elmina verklaarde De Vries dat zijn collega Van der Parre als supercarga op een ander Rotterdams schip was aangesteld. De Zeeuwse schipper Volle begon zijn carrière op een slavenhaler van de Compagnie en maakte tussen 1701 en 1705 twee driehoeksreizen naar West-Afrika en Zuid-Amerika. Na de oorlog zette hij deze bezigheden voort, maar ditmaal als lorrendraaier. In 1722 trad hij vervolgens weer in compagniedienst.[52]

49. Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 386.

50. NA, WIC 619, Deductie van Johannis Meijer, 1723, 100.

51. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 30 november 1714; NA, WIC 106, P. Valckenier aan Heren Tien, 16 januar1 1726; NA, AA 2547, Aanvraag Turkse pas door Josua van der Doos, 31 mei 1727; NA, WIC 108, R. Norré aan Heren Tien, 14 april 1728; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 4.

52. NA, WIC 109, J. Parker aan Heren Tien, 9 juli 1730; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 4; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, bijlage XII; Westergaard, *The Danish West Indies*, bijlage J

In een enkel geval werd zelfs meermaals een overstap gemaakt. Zo maakte Jan Andriessen in 1700, als schipper van de *Fortuijn*, een smokkelreis naar West-Afrika en Sint Eustatius en trad in 1706 in compagniedienst. Als opperstuurman op het compagnieschip *Justitia* maakte hij een driehoeksreis, ditmaal naar Suriname. Vanaf 1712 had hij het commando op de *Zeeuwse Galeij*, waarmee hij onder andere op West-Afrika voer en in 1715 door een compagniekruiser werd opgebracht. Alvorens hij in 1721 door de bewindhebbers van de WIC opnieuw in dienst werd genomen, maakte hij nog ten minste één smokkelreis naar West-Afrika en Sint Eustatius.[53]

Kapitein Jan van der Hoeven

Zoals we hiervoor zagen, werden aan de gezagvoerders van compagniekruisers hoge eisen gesteld. Als kruiserkapitein was Jan van de Hoeven uit het juiste hout gesneden. De in Delft geboren schipper begon zijn loopbaan aan het einde van de zeventiende eeuw op het Rotterdamse schip *St. Nicolaas*.[54] In maart 1699 vertrok hij naar de Spaanse West-Indië, waar hij geruime tijd handeldreef. Na zijn terugkeer in Rotterdam werd hij opnieuw gecontracteerd. Ditmaal als schipper op de Vlissingse lorrendraaier *St. Jacob* met bestemming West-Afrika. In november 1701 werd hij door de bemanning van het compagnieschip *Anna Jacoba* gesignaleerd, maar toen het compagnieschip de lorrendraaier wilde opbrengen, kreeg de laatste onverwachts hulp van een passerend Engels oorlogsschip. Deze loste enkele schoten op de *Anna Jacoba*, waardoor Van der Hoeven met zijn schip wist te ontkomen. Daarna voer hij wederom met de *St. Nicolaas* op West-Indië.[55]

Ook voor Van der Hoeven vormde een verleden als lorrendraaier geen bezwaar voor indiensttreding bij de WIC. In 1704 werd hij aangesteld als schipper op de slavenhaler *Wakende Kraan* en tijdens deze driehoeksreis naar Elmina en Curaçao bracht hij en passant het Portugese smokkelschip *Nossa Senhora do Pilar* op. De buit van de in beslag genomen goederen bestond voornamelijk uit textiel, bewerkte en onbewerkte metalen voorwerpen en vuurwapens. Ook vier slaven werden geconfisqueerd. Twee jaar later leverde hij strijd met een Zeeuwse lorrendraaier van de Vlissingse koopman Van Sonsbeeck, vermoedelijk de *Jonge Willem*.[56] Zijn leidinggevende capaciteiten bleven niet onopgemerkt en directeur-generaal Pieter Nuijts droeg hem voor als kapitein voor een nieuw uit te reden kruiser. Daarbij speelde zijn verleden als lorrendraaier in zijn voordeel mee, want hij kende de smokkelhandel vanbinnenuit en hij was daardoor de aangewezen persoon die te bestrijden. Ziekte gooide echter roet in het eten en hij kreeg toestemming om te repatriëren.[57] Zijn aanstelling als kruiserkapitein bleef daarna nog even uit. Wel klom hij op tot eerste stuurman van de compagniekrui-

53. Kors, *Lorrendraaien*, 29. Bij zijn laatste aanstelling was hij gezagvoerder op de *Sem Galeij*.

54. GAR, Not 1636-280, 15 juni 1701; Ibidem 1488-413, 13 juli 1702.

55. NA, WIC 97, Verslag van de opvarenden van de *Anna Jacoba*; 21 januari 1702; GAR, Not 1488-413, 13 juli 1702. Het Engelse oorlogsschip was de *Elisabet*, bewapend met 36 stukken geschut.

56. NA, WIC 98, 349; NA, WIC 1288, P. Nuijts aan Heren Tien, 9 september 1707.

57. NA, WIC 98, P. Nuijts aan Heren Tien, 19 en 24 april 1706.

ser *Eva Maria* en in 1708 raakte hij zwaargewond tijdens een gevecht met een Frans schip. Voor behandeling van zijn wonden moest hij na zijn repatriëring de hulp inroepen van een chirurgijn. Hij liep blijvende invaliditeit op aan zijn linkerarm, waarvoor hij vierhonderd gulden als vergoeding van de Compagnie ontving. Daarvan was de helft als honorarium bestemd voor de behandelend arts. In de daaropvolgende jaren maakte hij nog twee slavenreizen naar West-Afrika en het Caribisch gebied.[58]
In het najaar van 1714 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder van de compagniekruiser *Faam*. Na deze aanstelling trad Van der Hoeven direct slagvaardig op. Zo verzocht hij de bewindhebbers duidelijkheid te verschaffen over zijn missie en wilde hij een autorisatie of machtiging om te handelen hebben. Mocht hij nu wel of geen Portugese smokkelschepen die uit Lissabon afkomstig waren, opbrengen en wat was zijn vrijheid van handelen ten aanzien van lorrendraaiers die hij op de heen- of terugreis naar de Republiek zou onderscheppen? Dat waren gecompliceerde zaken waarop de aanwezige bewindhebbers geen pasklaar antwoord wisten te geven. Daarom werden die naar de verantwoordelijke bewindhebbers verwezen, die ze in beraad namen. Het uiteindelijke antwoord op deze vragen moeten we schuldig blijven, maar gezien de formuleringen van instructiebrieven voor gezagvoerders van compagnieschepen, mogen we aannemen dat alleen smokkelschepen die zich binnen het octrooigebied van de WIC bevonden, opgebracht mochten worden.[59]
Jan van der Hoeven trad tijdens zijn eerste periode als kruiserkapitein zeer slagvaardig op en bracht maar liefst dertien lorrendraaiers op. Daarnaast confisqueerde hij een aanzienlijke hoeveelheid contrabande op Portugese smokkelschepen. Ondanks beschuldigingen van diefstal en fraude werd hij na zijn aankomst in patria door de bewindhebbers van de WIC beloond voor zijn succesvolle optreden tegen de smokkelhandel. Hij ontving daarvoor een zilveren 'lampetschotel met een kan' waarin en gedicht 'tot loff van de capitein Van der Hoeven gesneeden' was.[60] Zijn tweede kruistocht met de *Faam* verliep minder succesvol. Toen hij in december 1718 twee Zeeuwse lorrendraaiers wilde nemen, kreeg hij een voltreffer in de kruitkamer, waarbij zijn schip explodeerde en hijzelf om het leven kwam.

Portugese smokkelaars

Een van de kerntaken van compagniekruisers was de bestrijding van de smokkelhandel en daar vielen de Portugese smokkelaars onder die vanuit Brazilië slaven kochten in Guinea. Deze Portugese slavenhalers mochten daar zonder toestemming van de WIC geen handeldrijven, een regeling die terugging tot 1641, toen de unie tussen Spanje en Portugal uiteenviel en de Staten-Generaal een wapenstilstand sloten met de nieuwe regering in Lissabon. In 1669 volgde een duurzaam vredesverdrag en in dat

58. NA, WIC 2, Resoluties Heren Tien, 22 november 1708; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 4.
59. NA, WIC 369, Resoluties kamer Amsterdam, 18 december 1714.
60. NA, WIC 4, Resoluties Heren Tien, 22 november 1717.

akkoord werden onder meer afspraken gemaakt over wederzijdse invloedsferen buiten Europa. Daarin werd opgenomen dat de Portugezen geen scheepvaart en handel mochten drijven op gebieden waar de WIC bezittingen had. Het Portugese handelsgebied werd daardoor beperkt tot de eigen overzeese gebiedsdelen in West-Afrika, waarvan Angola en São Tomé Portugals belangrijkste waren. Maar Brazilië had meer slaven nodig dan Angola kon leveren en Portugese slavenhalers verlegden hun handelsterrein.[61]

Een van de producten die de Portugezen vanuit Brazilië exporteerden, was gezoete tabak. Deze vond gretig aftrek onder de zwarte bevolking van Afrika. Daarom liet de Compagnie de Portugezen op de kust van Guinea toe, mits zij daarvoor in Elmina een handelspas kochten die werd afgegeven na betaling van tien procent tol in Braziliaanse goederen. Andere koopmanschappen dan tabak, suiker en aguardiente waren verboden en werden als contrabande in beslag genomen.[62]

Toen rond 1690 in Brazilië goud werd ontdekt veranderde de economische situatie drastisch. Voor de goudwinning waren goedkope arbeidskrachten van wezenlijk belang en de vraag naar Afrikaanse slaven schoot omhoog. In korte tijd nam het aantal Braziliaanse slavenhalers die de slaven tegen tabak en andere producten verhandelden sterk toe. Door kennismaking met deze nieuwe producten ontstond er bij de Afrikanen een vraag naar deze Amerikaanse producten en spoedig was de West-Afrikaanse kust een van de belangrijkste afzetgebieden van Braziliaanse tabak en aguardiente. Daarnaast bleek ook het Braziliaanse goud erg gewild te zijn bij de Europese handelaren. In zijn onderzoek naar de WIC heeft Den Heijer berekend dat tussen 1695-1730 gemiddeld twintig schepen per jaar Elmina aandeden voor een handelspas, wat de Compagnie circa 37.300 per jaar aan tolgeld opleverde.[63]

Toch waren niet alle Portugese handelaren bereid een deel van hun lading als tol aan de Nederlandse compagnie af te dragen. Zij handelden zonder toestemming langs de kust van West-Afrika. Daar zochten zij veelal bescherming bij handelsforten van andere Europese compagnieën. Er was de Compagnie veel aan gelegen deze ontduikers van de tien-procentheffing op te brengen en hun goederen te confisqueren. Daarom kregen gezagvoerders van compagnieschepen de instructie mee alle Portugese schepen te visiteren. Doorgaans werden de betrapte Portugese smokkelaars te Elmina opgebracht, waar de smokkelwaar werd geconfisqueerd en het schip vervolgens werd teruggegeven. Maar dat hoefde niet. Het compagniepersoneel was namelijk gemachtigd om Portugese handelaren op zee te controleren en de aangetroffen contrabande uit het schip te lichten. Het was schippers eveneens toegestaan om daarna een paspoort of handelspas aan de Portugese handelaren te verlenen, zodat die hun handelsreis op legale wijze konden voortzetten.[64]

Hoe omvangrijk deze illegale handelsvaart is geweest, kan wegens gebrek aan gege-

61. Schwartz en Postma, ‘The Dutch Republic and Brazil’, 171-175.

62. Verger, *Flux et reflux*, 11 en 42; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 193-194.

63. Pijning, ‘Betwist gezag’, 65-66; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 196.

64. NA, NBKG 82, Instructiebrief voor R. van Naarsen, 15 februari 1715.

vens niet worden vastgesteld. Toch mogen we veronderstellen dat deze smokkelhandel omvangrijk moet zijn geweest, gezien het aantal meldingen van gesignaleerde Portugese schepen door het compagniepersoneel. Zo berichtte de commies Philip Eijtsen in januari 1719 dat in het voorgaande jaar 43 slavenhalers aan Fida en Jaquin voor anker hadden gelegen, waarvan er 21 uit Brazilië afkomstig waren.[65] Ook geeft het aantal opgebrachte Portugese schepen een indicatie over de omvang. Tussen 1700 en 1730 werden negentig Portugese smokkelaars door compagnieschepen te Elmina opgebracht, waarvan de lading werd geconfisqueerd. Niet alle taxatierapporten van in beslag genomen goederen zijn bewaard gebleven. Toch is het mogelijk om aan de hand van bewaard gebleven facturen een betrouwbare schatting te maken van de totale waarde van geconfisqueerde koopmanschappen. Van 66 schepen is bekend hoeveel goederen zij aan boord hadden en die leverden de Compagnie, naast veel rollen tabak en andere Braziliaanse goederen, 4.475 vuurwapens, bijna 39.000 pond buskruit en 3.754 slaven op.[66] Den Heijer, die zich baseert op taxatiegegevens van vijftig opgebrachte Portugese smokkelaars, schat de opbrengst van geconfisqueerde goederen en slaven op circa 430.650 gulden. Ofwel 8.600 gulden per smokkelschip.[67] Extrapolatie voor negentig opgebrachte Braziliaanse smokkelschepen levert een bedrag op van 774.000 gulden.

Omdat de WIC-interpretatie van het vredesverdrag van 1669 voor de Portugezen nadelig uitviel, hebben zij het verdrag nooit geaccepteerd. Daar de Portugese vaartuigen doorgaans van geringe grootte en licht bewapend waren, hadden de WIC-schepen in militair opzicht overwicht en werden de territoriale afspraken in de praktijk gerespecteerd.[68] Toch vonden geregeld gewapende confrontaties plaats tussen Portugese smokkelaars en schepen van de WIC, soms met fatale gevolgen. Zo ontbrandde in januari 1704 een urendurend gevecht tussen de compagniekruiser *Carolus Secundus* en een Portugees fregat. Na verloop van tijd werd duidelijk dat het Portugese schip aan de verliezende hand was, maar de schipper weigerde zich over te geven. Om de daad bij het woord te voegen, stak hij de lont in het kruitvat en blies zichzelf met schip en al op.[69]

De aanleiding tot dit soort confrontaties lag deels bij de Compagnie. Zo beperkten compagnieschepen zich in hun jacht op Portugese schepen doorgaans niet tot het kustgebied dat volgens afspraak tot het WIC-domein behoorde. Braziliaanse slavenschepen werden geregeld voor de Angolese kust door compagnieschepen gevisiteerd, waarbij slaven en goederen ten onrechte in beslag werden genomen. In 1724 liet de schipper van het compagnieschip *Waartwijk* bijvoorbeeld een partij goederen uit een Portugees vaartuig lichten die bestemd was voor het Portugese garnizoen in Angola. Om conflicten te voorkomen, liet directeur-generaal Valckenier de onrechtmatig

65. NA, NBKG 86, J. Eijtesen aan W. Butler, 26 januari 1719.
66. NA, WIC 97-108; NA, NBKG 248-249.
67. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 284.
68. Verger, *Flux et reflux*, 45-46.
69. NA, WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, 31 augustus 1704.

verkregen artikelen zo spoedig mogelijk aan de Portugezen terugbezorgen.[70]
Daarentegen werkten de Portugese handelaren de harde aanpak zelf ook in de hand, doordat zij, tegen de gemaakte afspraken in, Europese koopmanschappen op de West-Afrikaanse kust bleven importeren. Bovendien werden veel Portugese schippers bij hun vertrek uit Bahia in Brazilië van een instructiebrief voorzien, waarin hun zogenaamd werd opgedragen zich direct naar Elmina te begeven om aldaar een handelspas aan te vragen. In veel gevallen waren dat smokkelaars die bij visitatie de genoemde instructiebrief overhandigden en daarmee de schijn wekten op weg te zijn naar Elmina om tolgeld te betalen.[71]
Soms lagen berichten over gebruikt geweld tegen compagniepersoneel hieraan ten grondslag. Eén daarvan had zijn oorsprong in 1715, toen het compagnieschip *Chama* het Portugese schip *Nostra Seniora d'Apresentosas e Santa Anthonio* wilde visiteren. Daarbij werden de schipper en ondercommies van het compagnieschip drie uur lang in gijzeling genomen, waarbij de Portugese schipper hen meermaals dreigde te zullen doden. Bovendien smeedde hij plannen om het compagnieschip te overmeesteren en de overige bemanningsleden te doden. Uiteindelijk zag hij hiervan af en toonde zijn papieren. Tijdens een verhoor, dat later op het fort São Antonio te Axim plaatsvond, ontkende de Portugese schipper zijn gewelddadigheden tegen het compagniepersoneel niet, maar rechtvaardigde zijn optreden met de verklaring dat de ondercommies zijn goud had willen stelen.[72]
Vanaf de oprichting van de Portugese Compagnie van Corisco, in 1724, veroorzaakte deze de nodige problemen. Kooplieden uit Bahia wilden de winstgevende handel op West-Afrika versterken en wisten, ondanks de tegenwerking van de regering in Lissabon, een contract in de wacht te slepen voor een exclusief handelsrecht op het gebied gelegen tussen Kameroen en Cabo Lopes Gonsalves. Dit octrooi werd hun door de koning van Portugal voor een periode van vijftien jaar verleend. Als tegenprestatie verplichtte de nieuwe compagnie zich tot de bouw van een handelsfort op het eiland Corisco of het nabijgelegen Cabo Lopes Gonsalves. Voor de WIC was dit onacceptabel, omdat het genoemde handelsgebied binnen haar domein viel, waarop de Portugezen dus zonder betaling van tolgeld geen handel mochten drijven. De problemen ontstonden toen een schip van de Compagnie van Corisco in oktober 1724 twee schepen van de WIC had aangevallen en hen had gedwongen hun slaven af te staan. De WIC maakte de kwestie bij de Staten-Generaal aanhangig, die op hun beurt de Portugese regering om opheldering vroegen. De Portugezen waren snel bereid de slaven te vergoeden, maar stelden daarvoor andere eisen in de plaats en weigerden bovendien de rechten van de WIC op het kustgebied te erkennen. Daarop zond de Compagnie haar kruiser *Groot Bentveld* naar de Benedenkust om de bouw van het fort te verhinderen. Bij aankomst op Cabo Lopes Gonsalves bleek het in aanbouw zijnde fort al verlaten te zijn, waarop de bemanning van het compagnieschip de ach-

70. NA, WIC 106, P. Valckenier aan Heren Tien, 8 mei 1724. De goederen werden aan een Portugese oorlogsbodem teruggeven die voor het Engelse fort Cape Coast Castle voor anker lag.
71. NA, NBKG 82, W. Butler aan H. Haringh, 21 juni 1715; Verger, *Flux et reflux*, 45-46.
72. NA, NBKG 82. W. Butler aan H. Haringh en M. Heyman aan H. Haringh, 21 juni 1715.

tergelaten bouwwerken verwoestten en de stukken geschut meenamen. Korte tijd later werd de *Groot Bentveld* door een zwaarbewapend schip van de Portugese compagnie aangevallen. Tijdens het daaropvolgende vuurgevecht kreeg het Portugese schip een voltreffer in de kruitkamer en vloog in de lucht.
Ondanks de tegenslagen namen de activiteiten van de Compagnie van Corisco niet af. Integendeel. Zij breidde haar handelsgebied verder uit naar de Slavenkust. Bovendien verleende de Portugese regering de handelscompagnie in 1727 toestemming om twee goed geëquipeerde oorlogsbodems naar West-Afrika te zenden om daar op WIC-schepen te jagen. Deze kruisers vielen verscheidene compagnieschepen aan en daarbij verloor de WIC onder andere een groot slavenschip. In een poging het geschil op te lossen, kwamen de Heren Tien in 1728 met diverse voorstellen om de Portugese handelaren tegemoet te treden. Zij waren bereid de gehele Goudkust voor hen open te stellen tegen betaling van tien procent tol, waarbij de handelaren, naast de reeds toegestane Braziliaanse producten, ook Europese goederen mochten verhandelen. Mochten de Portugezen hiermee niet akkoord gaan, dan was de Compagnie zelfs bereid om de handel op Guinea voor een afkoopsom van 250.000 gulden per jaar open te stellen. De kwestie zou zich uiteindelijk vanzelf oplossen door de opheffing van de Portugese handelsorganisatie na beëindiging van het octrooi in 1738.[73]

Secundaire doelstellingen
Naast maritieme handhaving van het handelsmonopolie werden compagniekruisers ook ingezet voor andere taken. Deze kunnen we grofweg in twee categorieën indelen die grotendeels in elkaar overlopen. Bij de eerste staat de handel centraal, de tweede wordt voornamelijk gekenmerkt door een militair karakter. Eigenlijk waren alle kruisers ook koopvaarders, omdat ze als retourschip bij vertrek uit patria koopmanschappen en victualiën voor het compagniepersoneel in West-Afrika vervoerden en op de thuisreis Afrikaanse producten verscheepten. Omdat de kruisers tot de best bewapende en bemande schepen van de WIC behoorden, konden dit aanzienlijke en kostbare ladingen zijn. In oorlogstijd repatrieerden de kruisers veelal samen met retourschepen, waarbij de lading over de verschillende schepen werd verdeeld. De kruiser vervulde daarbij zowel de rol van koopvaarder als konvooier. Zo vervoerden de compagnieschepen *Gouden Tijger* en *Gouden Arent* in oktober 1703 samen ruim negenhonderd mark goud en vele tienduizenden ponden ivoor, grein en bijenwas. Met deze verzending werd de totale Afrikaanse export van dat jaar naar de Republiek verscheept. Ook in de daaropvolgende jaren vervoerden compagniekruisers veel goud en andere Afrikaanse producten.[74]
Naast de retourvaart tussen Europa en Afrika werden kruisers ook geregeld als kustvaarder ingezet, waarbij koopmanschappen van Elmina naar de andere handelsforten

73. NA, CR 591, Stukken betreffende geschillen tussen Portugal en de WIC; Pijning, 'Betwist gezag', 71-75; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 201-204.
74. NA, WIC 98, Generale carga, 10 oktober 1703; NA, WIC 917, Generale carga, 4 oktober 1704.

van de WIC werden vervoerd en ingehandelde Afrikaanse producten vandaar naar Elmina werden verscheept. In sommige gevallen dreef de bemanning van de kruiser zelfs kusthandel.[75] Toch bestond er enige terughoudendheid om kruisers bij de kusthandel in te zetten. Directeur-generaal Willem de la Palma meende dat de Afrikanen de compagniekruisers vreesden, omdat daarop in het verleden 'zodanige exhorbitantien zijn gepleegt, door het beroven van de naturellen haar gout, en goederen, om dezelve na andre plaatzen in slavernije weg te voeren'.[76]

Gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw zijn de kruisers voor uiteenlopende militaire missies uitgezonden. In het voorgaande zagen we al dat de Compagnie een kruiser inzette om de Portugese aspiraties voor een nieuwe handelscompagnie te dwarsbomen. Ook werden deze compagnieschepen in de jaren twintig ingezet bij de bestrijding van de zeeroverij. Daarbij wist Lucas van Lennep, kapitein van de compagniekruiser *Nieuwe Faam* in 1723, *La Genereuse* te veroveren, een piratenschip dat tot de vloot van de beruchte zeeroversbende van Bartolomew Roberts had behoord. Na een drie uur durend gevecht gaven de zeerovers zich uiteindelijk over. Aangekomen in Elmina werden zeven daarvan, 'die wel de grootste schelmen waaren', opgehangen. De overigen werden veroordeeld tot dwangarbeid.[77]

Tijdens de Spaanse Successieoorlog namen kruisers het geregeld op tegen Franse kapers, waarbij de Compagnie een van haar kruisers verloor.[78] De Compagnie wist gedurende de oorlog slechts één Frans fregatje te nemen. Een ander Frans schip dat door de kruiser *Eva Maria* werd achtervolgd, vloog bij de beschieting in de lucht. Het lukte echter wel om een Portugese bark te nemen, die kort daarvoor door de Fransen tot prijs was verklaard.[79]

De compagnieschepen werden niet alleen in oorlogstijd tegen de Fransen ingezet. Toen die aan het begin van de achttiende eeuw hun handelsactiviteiten naar de Goudkust wilden uitbreiden en bij de plaats Assiné een factorij wilden bouwen, zond directeur-generaal Willem de la Palma een eskader uit. Deze Franse aspiraties naar gebiedsuitbreiding, waarmee toegang tot de goudhandel kon worden verschaft, waren overigens niet nieuw. Door het uitbreken van de Negenjarige Oorlog werden die voorlopig bevroren, maar na het beëindigen daarvan werden de plannen weer uit de kast gehaald. In 1702 zond De la Palma drie zwaarbewapende compagnieschepen naar Assiné, aangevoerd door de kruiser *Gouden Arent*. De gezagvoerders hadden de opdracht het in aanbouw zijnde fort te verwoesten, maar de expeditie liep op een mis-

75. NA, NBKG 85, Journaal Elmina, 18 juni en 7 augustus 1718. De compagniekruiser *Hollandia* moest in 1718 een partij koopmanschappen op de Bovenkust verhandelen. Enkele maanden later vroeg kapitein Van der Hoeven van de *Faam* eveneens om een partij handelsgoederen.

76. NA, WIC 97, W. de la Palma aan Heren Tien, 26 juni 1702.

77. NA, WIC 105, A. Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723.

78. NA, WIC 917, W. de la Palma aan Heren Tien, 10 oktober 1703; AC 12 augustus 1706. De *Gouden Arent* werd in 1706 tijdens de thuisreis door Franse kapers genomen.

79. NA, NBKG 250 en 252, Processtukken *Vagevuur* en *Medea* en onderzoek inzake de Franse schepen *Herkules* en *Vagevuur*, 1707 en 1712.

lukking uit. Toen de troepen met kleinere vaartuigen aan land wilden gaan, kapseisden verscheidene daarvan. Van de manschappen die wel veilig aan land wisten te komen, werden er 26 door krijgers van een lokale vorst gedood. De aanval werd afgeblazen en het eskader keerde onverrichterzake terug naar Elmina. Een jaar later werd een nieuwe poging ondernomen, die ditmaal beter was voorbereid. Het fort zou van verschillende zijden worden aangevallen, maar toen de schepen posities wilden innemen, bleken de Fransen al te zijn gevlucht.[80]

Een vergelijkbare situatie deed zich in juni 1718 voor, toen de Compagnie het voormalige Brandenburgse fort Groß Friedrichsburg wilde innemen. Maar in tegenstelling tot hiervoor, was de actie nu tegen de Afrikanen gericht. De BAC had kort daarvoor haar eigendommen aan de WIC verkocht, maar na vertrek van het Brandenburgse personeel had de caboceer Jan Konny het fort ingenomen. Ondanks herhaalde verzoeken was de Afrikaanse makelaar niet bereid het fort te verlaten, waarop directeur-generaal Butler de kruisers *Faam* en *Hollandia* en het retourschip *Groningen* daarnaar toezond.

Op 9 juni 1718 arriveerde het eskader bij het fort, waarna commies Van Naarssen naar Konny werd gezonden. Via een laatste bemiddelingspoging trachtte men hem op andere gedachten te brengen, maar de caboceer bleef in zijn weigering volharden. In de daaropvolgende twee dagen werd het fort en naastliggende dorp vanuit zee beschoten. Gelijktijdig werd een troepenmacht met sloepen en kano's aan land gebracht, die het dorp met handgranaten bestookte. De Afrikanen toonden echter geen enkele reactie en men meende dat zij het bos in waren gevlucht. Daarop besloot Van der Hoeven met een deel van zijn troepen voorruit te gaan, maar toen vielen de Afrikanen aan. Daarbij sneuvelden aan compagniezijde 38 manschappen en raakten er elf zwaargewond, onder wie Van der Hoeven. Met grote 'neerslagtigheijd' keerde men terug naar Elmina.[81]

In de daaropvolgende jaren werden nog enkele pogingen ondernomen Konny via diplomatieke weg te overreden, maar die hadden eveneens weinig succes. Afspraken werden niet nagekomen en tijdens een van die missies werd zelfs een gezant van Elmina gedood. Pas in 1724, nadat een nieuwe aanval op het fort werd voorbereid waarbij de kruiser *Nieuwe Faam* zou worden ingezet, was Konny bereid tot overgave.[82]

Naast militaire inzet ging van de aanwezigheid van compagniekruisers ook een zekere dreiging uit. Dit was een niet onbelangrijk machtsmiddel voor de leiding in Elmina. Zo sprak directeur-generaal Willem Butler, kort na het tragische ongeval met de *Faam* in 1718, zijn hoop uit dat de bewindhebbers van de WIC spoedig een nieuwe kruiser zouden uitreden. Dat zou niet alleen belangrijk zijn bij de bestrijding van de smokkelhandel, maar bovenal om 'luijster en aansien onder de naturellen te doen continueren'.[83]

80. Van Dantzig, *The Dutch and the Guinea Coast*, 99; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 215-216.

81. NA, WIC 1299, W. Butler aan 'secrete commissie', 8 augustus 1718.

82. NA, WIC 106, P. Valckenier aan Heren Tien, 8 mei, 20 juli, 20 augustus, 25 oktober 1724. Kruiser de *Nieuwe Faam*, kon niet worden ingezet om dat die kort daarvoor was verongelukt.

83. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1719.

De kruistocht

Bij vertrek uit de Republiek kregen de gezagvoerders van compagniekruisers de instructie mee bij aankomst voor de West-Afrikaanse kust direct met een kruistocht te starten. Dit kwam niet alleen de effectiviteit bij de bestrijding van de smokkelhandel ten goede, maar men had bovendien het voordeel van het verrassingselement. De aanwezige lorrendraaiers waren immers nog niet over de aanwezigheid van de kruiser geïnformeerd. In sommige gevallen verliep zo'n eerste kruistocht dan ook zeer succesvol. Toen de *Faam* bijvoorbeeld in februari 1715 te Elmina arriveerde, had Van der Hoeven al vier lorrendraaiers genomen.[84]

Na aankomst te Elmina werden de verscheepte koopmanschappen en andere benodigdheden gelost. Daarna werden de kruisers, aan de hand van binnengekomen informatie over de aanwezigheid van lorrendraaiers, naar een bepaald kustgebied gezonden. Deze inlichtingen werden meestal door het compagniepersoneel van de andere handelsforten aan Elmina verstrekt. Soms gaven Afrikanen inlichtingen over lorrendraaiers. Zo berichtte Jan van Sevenhuijsen in 1700 dat hij enige 'verspieders aan Cabo Cors had gehouden, die mij quame berigten als'er goederen uijt lorrendraijers gekogt wierden, waer het zou aangebragt werden'.[85]

Ondanks goede informatie over smokkelschepen vormde de uitgestrektheid van de Afrikaanse westkust een groot probleem bij de bestrijding daarvan. De binnengekomen inlichtingen waren door de grote afstanden veelal verouderd en bovendien was het voor een kruiserkapitein onmogelijk om het hele kustgebied te controleren. Toen de compagniekruiser *Gouden Arent* in 1703 bijvoorbeeld voor patrouille naar de kust van Loango-Angola was gezonden, konden de smokkelschepen *Kleine Amasone* en *Gouden Draak* drie maanden lang ongemoeid op de Goudkust handeldrijven. Directeur-generaal De la Palma kon slechts melden dat ze weldra met 'een moje goutbeurs' zouden retourneren.[86]

Ook het visiteren van smokkelschepen was geen eenvoudige opgave. De meeste lorrendraaiers kozen het hazenpad zodra een compagnieschip opdook, of konden door weersomstandigheden buiten bereik van compagnieschepen blijven. Sommige kruisers waren daarom met riemen uitgerust. Het 'roeifregat' de *Beschermer*, dat met 26 riemen was uitgerust, wist daarmee in 1695 een lorrendraaier op te brengen.[87] In het geval dat riemen ontbraken, werden de kruisers door de sloepen gesleept.[88]

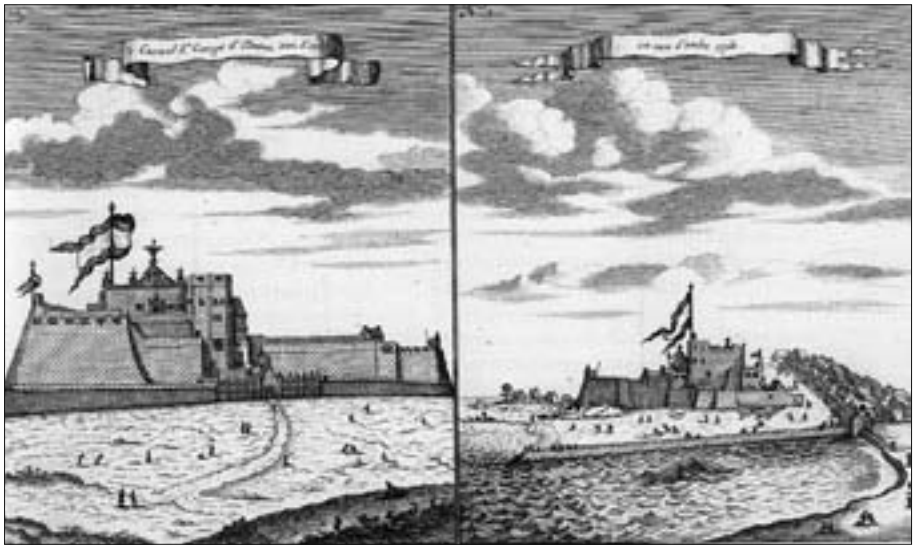
84. NA, WIC 368, Instructie voor kapitein Jacob Geurtsen van de *Jacoba Galeij*, 5 december 1713; NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715.
85. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 15 april 1700.
86. NA, WIC 917, W. de la Palma aan Heren Tien, 16 januari 1703.
87. NA, WIC 54, Kamer Amsterdam aan J. Smits, 20 juli 1693; NA, SG 5772, Bewindhebbers kamer Amsterdam aan Staten-Generaal, 12 maart 1695; OHC 8 december 1695. De genomen lorrendraaier was de *Sphaera Mundi* uit Harlingen.
88. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1919. De gezagvoerders van de *Faam* en *Hollandia* lieten 'hun scheepen door stilte met sloeps boegseren' om de lorrendraaiers *Jager* en *Vergulde Vrijheid* te visiteren.

Sloepen, kano's en andere kleine vaartuigen werden ook ingezet op plaatsen waar de diepstekende kruisers moeilijk konden komen, zoals kreken en stroomopwaarts gelegen dorpen aan rivieren of riviertakken. Toen Van der Hoeven bij aankomst in de monding van de rivier de Calabar vernam dat daar stroomopwaarts twee Zeeuwse lorrendraaiers en een Portugees schip lagen, gaf hij zijn luitenant Josua van der Doos de opdracht met de chaloup en veertig bewapende bemanningsleden naar de smokkelaars te roeien en die 's nachts te overmeesteren.[89]

Het visiteren van mogelijke smokkelschepen werd tevens bemoeilijkt door de toename van buitenlandse schepen. Door gebruikmaking van vreemde vlag konden lorrendraaiers zich op betrekkelijk eenvoudige wijze daartussen 'verschuilen'. Om verdachte schepen te kunnen benaderen, namen de kruiserkapiteins hun toevlucht tot allerlei vormen van misleiding. Een veel gebruikte list was het spreekwoordelijke koekje van eigen deeg. Daarvoor beschikten de gezagvoerders van compagnieschepen over een gevarieerd assortiment aan vlaggen. De compagniekruiser *Carolus Secundus* had naast de prinsenvlag nog bijvoorbeeld een Engelse, een Franse en een Deense vlag aan boord en afhankelijk van de situatie werd het juiste dundoek gekozen.[90] Na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog zeilden lorrendraaiers meermaals onder Franse vlag. Toen Van der Hoeven in augustus 1715 over de aankomst van de Zeeuwse lorrendraaier *Deinsvliet* op de Afrikaanse kust werd geïnformeerd, maakte hij daarop jacht 'met France vlag'.[91]

Maar zelfs wanneer een compagnieschip een smokkelaar door middel van een list in het nauw had gedreven, kon het op het laatste moment nog spaak lopen. Een goed voorbeeld, dat in 1691 de krant haalde, was de mislukte poging om de Zeeuwse lorrendraaier *Witte Phenix* te nemen. Bemanningsleden van het compagnieschip hadden zich als Denen uitgegeven en waren 'onder schyn van vrient aan boort' van de lorrendraaier gekomen. Eenmaal aan boord hadden zij het smokkelschip overmeesterd. Nadat de schipper van de lorrendraaier naar het compagnieschip was overgebracht, zagen de stuurman en enkele zeelieden kans de in de kajuit aanwezige wapens te bemachtigen. Toen 'de geveynsde Denen' daarop werd gevraagd 'of zy vertrekken wilde of den hals gebrooken werden', kozen zij eieren voor hun geld en verlieten het smokkelschip.[92]

89. NA, NBKG 261, Verslag van Josua van Doos, 18 januari 1716.
90. NA, WIC 1284, Rekeningen van de *Carolus Secundus*, 1703.
91. NA, NBKG 82, A. van de Poele aan H. Haringh, 31 augustus 1715.
92. OLC, 2 april 1691.



Het kasteel Elmina. Kopergravure in *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud- Tand- en Slavekust* van W. Bosman. (Particuliere collectie)

Fort Elmina (Foto: Ruud Paesie 2003)

Binnenplaats van fort Elmina met de kantoren van de opperkoopman. (Foto: Ruud Paesie 2003)

Fort Coenraadsburg. Kopergravure in *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud- Tand- en Slavekust* van W. Bosman. (Particuliere collectie)

In de jaren zestig van de zeventiende eeuw bouwde de WIC het fort Coenraadsburg en vernoemde het naar de Amsterdamse bewindhebber Albert Coenraets Burgh. (Foto: Ruud Paesie 2003)

De procedure na confiscatie

Nadat de schipper van een lorrendraaier zijn vlag had gestreken, namen bemanningsleden van het compagnieschip het roer over. Meestal stonden zij onder leiding van een hoge officier, bij kruisers was dat doorgaans de luitenant van het schip. Volgens de instructie die schippers van compagnieschepen op hun reis meekregen, moesten waardevolle zaken, zoals eventuele beurzen met stofgoud en scheepspapieren, als eerste van boord worden gehaald. Het aanwezige goud moest in het bijzijn van twee officieren en de schipper van de lorrendraaier worden gewogen en verzegeld.[93] Vervolgens werd een deel van de bemanning van de lorrendraaier vervangen door compagniepersoneel en werd het schip naar Elmina overgebracht.

Zodra het smokkelschip op de rede van Elmina voor anker lag, kwam de fiscaal als eerste aan boord. Als opsporingsambtenaar en openbaar aanklager was hij belast met het onderzoek. Hij liet daarom de luiken van de ruimen sluiten en nam de sleutels in bewaring. Vervolgens startte hij met de inventarisatie van de lading en hij mocht het schip niet verlaten zolang deze werkzaamheden, die soms dagen konden duren, waren voltooid. Daarbij werd hij geassisteerd door een auditeur of onderfiscaal.[94]

Het doel van deze inventarisatie en daaropvolgende taxatie, diende enerzijds als waardebepaling en anderzijds als controlemiddel van het compagniepersoneel. Tijdens het daaropvolgende gerechtelijk onderzoek werden de schipper, de officieren en soms ook de overige bemanningsleden van de geconfisqueerde lorrendraaier door de fiscaal ondervraagd. Naast naam, rang, gage en plaats en datum van indiensttreding werden vragen gesteld over de reders en bevrachters van het smokkelschip en het vervoer van eigen of halve-winstgoederen. Daarnaast werden zij ondervraagd over de gebeurtenissen tijdens de verovering, de buitgemaakte goederen en in het bijzonder over de beurzen met stofgoud. Immers, hoe makkelijk konden schippers van compagnieschepen en lorrendraaiers ‘malkander verstaan, opdat zij niet zoude klappen’. Per slot van rekening kon het de laatste ‘niet differeren wie ’t heeft als zij ’t dog quijt zijn.[95]

Nadat de lading naar de pakhuizen in Elmina was overgebracht, werd het schip met toebehoren geïnventariseerd en getaxeerd. Meestal geschiedde dat door de equipagemeester. Vervolgens werden deze lijsten samen met de aangetroffen scheepspapieren, zoals instructiebrieven, paspoorten, het journaal en rekeningen van in patria ingekochte handelsgoederen, aan de processtukken toegevoegd. Daarna stelde de fiscaal zijn ‘eis en conclusie’ op waarin hij zijn bevindingen formuleerde en een straf bepaalde. Het vonnis, of ‘sententie’, werd later door de directeur-generaal en raad geveld.

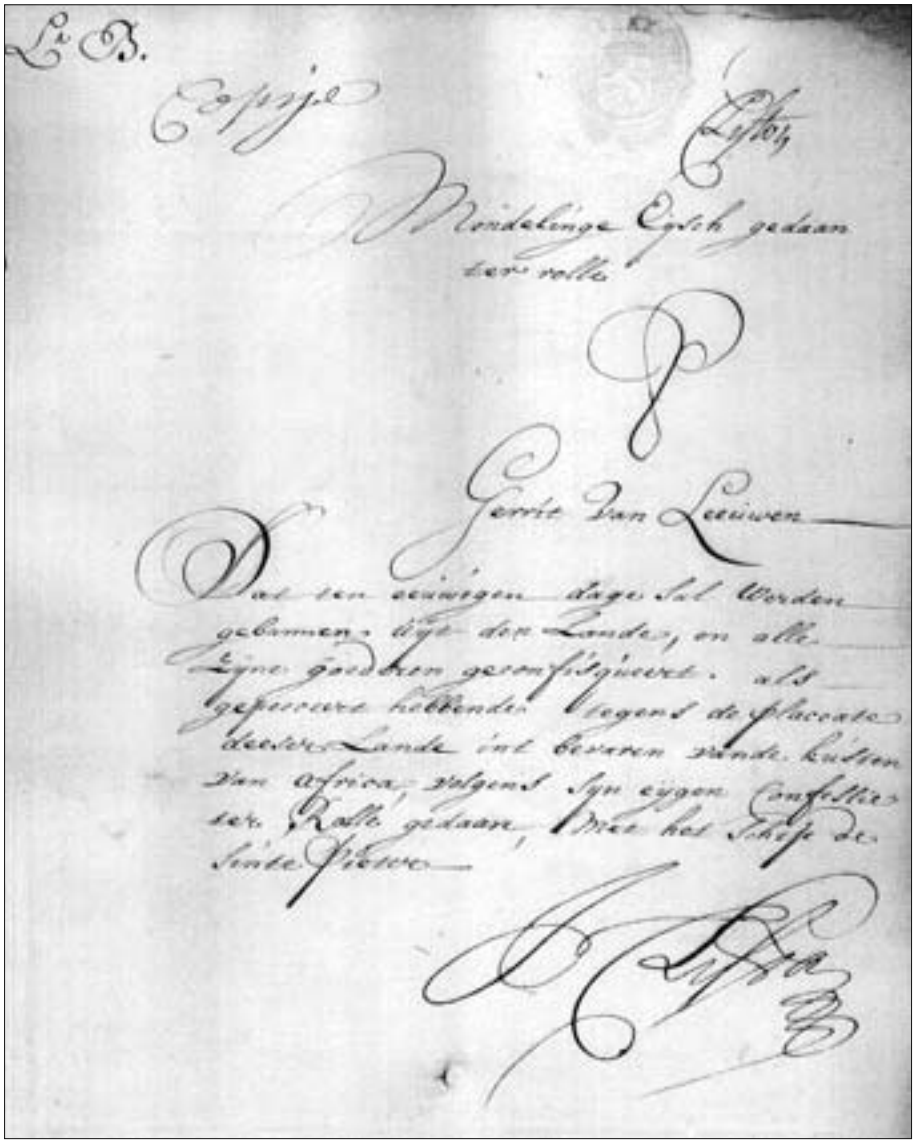
Ondanks de hoge straffen die op ontduiking van het octrooi van de WIC in het voor-

93. NA, NBKG 82, Instructie voor kapitein Jan van der Hoeven van de *Faam*, 14 maart 1715; NA, NBKG 83, Instructie voor schipper Hendrik Arends van de *Vriesland*, 15 januari 1717.

94. Delepeleire, *Nederlands Elmina*, 228-229.

95. NA, WIC 919, H. Haringh aan Heren Tien, 8 april 1715.

Taxatielijst van goederen van de opgebrachte lorrendraaier *Witte Moor*, 1725. (Nationaal Archief)


Eis van verbanning en confiscatie van goederen van Gerrit van Leeuwen, schipper van de Amsterdamse lorrendraaier *St. Pieter*. Dit smokkelschip maakte in 1701 een geslaagde driehoeksreis naar Afrika en Amerika en werd bij aankomst in de Republiek door de WIC aan de ketting gelegd. (Nationaal Archief)

uitzicht waren gesteld, werden in de praktijk zeer milde straffen uitgesproken. Uit de vonnissen blijkt dat de doodstraf geen enkele maal werd opgelegd, zelfs niet aan de officieren van lorrendraaiers die zich met geweld tegen beslagname door de WIC hadden verzet. In incidentele gevallen werd soms de doodstraf door de fiscaal geëist,

maar de directeur-generaal en raad brachten die straf geen enkele maal ten uitvoer. Meestal luidde het vonnis verbanning uit het octrooigebied van de Compagnie met verbeurdverklaring van goederen.[96]

De tenuitvoerlegging van de straf verliep in de praktijk anders. Door het tekort aan personeel werden bemanningsleden van lorrendraaiers meestal in compagniedienst genomen, veelal met uitbetaling van gage over de maanden dat zij in particuliere dienst hadden gevaren, en aankoop van de eigen goederen. Men kon dus op een coulante behandeling rekenen, mits er geen geweld was gebruikt of de Compagnie op andere wijze was geschaad. Zo ontving Noë Catteau, schipper van de opgebrachte lorrendraaier *Herstel van Africa*, geen gage en werden zijn eigen goederen verbeurd verklaard, omdat hij kort voordat zijn schip werd overmeesterd vijf stukken geschut overboord had laten werpen.[97]

Over de toekenning van gage aan zeelieden van voormalige lorrendraaiers bestond overigens veel onduidelijkheid. Vaak werd die niet of gedeeltelijk uitbetaald en bemanningsleden dienden na afloop van de reis geregeld een verzoek van uitbetaling in bij de bewindhebbers van de WIC. Zo verzochten zeelieden van zes verschillende lorrendraaiers in 1716 de uitbetaling van hun maandgelden, die door de bewindhebbers werden ingewilligd. Bovendien kregen de chirurgijns vijftig gulden schadeloosstelling voor de inbeslagneming van hun medicijnkist.[98]

Het personeelstekort op de West-Afrikaanse kust was soms zo nijpend dat de directeur-generaal zijn toevlucht moest nemen tot onorthodoxe maatregelen. Marinus Dringe, schipper van de opgebrachte lorrendraaier *Vijff Gesusters*, kreeg in 1710 bijvoorbeeld het roer in handen van zijn opgebrachte smokkelschip, dat ondertussen in *Mouree* was omgedoopt. Directeur-generaal Adriaen Schoonheit was zich bewust van zijn ongebruikelijke manier van handelen en sprak zijn hoop uit dat de bewindhebbers in patria zijn handelswijze zouden 'pardoneren'. Dat bleek niet het geval te zijn, want het schip viel in Franse handen en de bewindhebbers vermoedden dat Dringe daar niets tegen had ondernomen.[99] Als reactie vaardigden zij een verbod uit op dit soort aanstellingen. Desondanks kregen verscheidene voormalige lorrendraaiers in de daaropvolgende jaren toch het commando over compagnieschepen. Zo werd Claas Caagman, schipper van de opgebrachte lorrendraaier *Agatha*, in 1714 tot opperstuurman van de compagniekruiser *Jacoba Galeij* benoemd. Na het overlijden van de kapitein voerde Caagman zelfs het gezag over de kruiser.[100]

96. NA, NBKG 248-265, Processtukken van opgebrachte lorrendraaiers; KITLV, Hs 450, Kamer Amsterdam, 22 september 1716.
97. NA, WIC 103, A. Engelgraaff Robbertsz. aan Heren Tien, 4 juni 1717.
98. NA, WIC 663, Resoluties kamer Zeeland, betreffende de uitbetaling van gage voor de *Jonge Jan en Jacob*, 24 oktober 1715, de *Juffrouw Catharina*, 13 februari 1716, de *Vijff Gebroeders*, 27 augustus 1716, de *Liefde*, 31 oktober en 26 december 1716 en de *Jonge Elseboom* en *Deinsvliet*, 12 november en 24 december 1716.
99. NA, WIC 101, A. Schoonheijt aan Heren Tien, 28 februari 1710; NA, WIC 2, Resoluties Heren Tien, 15 september 1710.
100. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715.

A°. 1716.

WEST-INDISCHE COMPAGNIE.

DE Bewindhebberen van de Geoctroyeerde West-Indische Compagnie ter Kamer Amsterdam / sullen by openbare Opveylinge aan de meest daar voor biedende Liefhebberen / Een Welbeseylt FREGAT SCHIP, genaamt CORMANTYN, lang over Steven 93½ voet / Wyt by de eerste Balk voor 't groote Luyk binnen syn Huyt 25½ voet / Hol in 't ruym by de eerste Balk voor 't groote Luyk op syn Uytwatering 12 voet 1 duym / de Bak Hoog aan Boord 5 voet 7½ duym / de Schans Hoog aan Boord 5 voet 8 duym.

Een Welbeseylt Fregat Schip, genaamt Barkoe, lang over Steven 81 voet / Wyt by de eerste Balk voor 't groote Luyk binnen syn Huyt 25 voet 5 duym / Hol in 't ruym by de eerste Balk voor 't groote Luyk op syn Uytwatering 12 voet 4½ duym / de Bak Hoog aan Boord 5 voet 9½ duym / de Schans Hoog aan Boord 5 voet 7½ duym.

Een Welbezeyld Fregat Schip, genaamt Zacconde, lang over Steven 79½ voet / Wyt by de eerste Balk voor 't groote Luyk binnen syn Huyd 23 voet / Hol in 't ruym by de eerste Balk voor 't groote Luyk op syn Uytwatering 11 voet 4 duym / de Bak Hoog aan Boord 4 voet 7 duym / de Schans Hoog aan Boord 4 voet 8 duym; alle Amsterdammer boeten / met alle syn Vonthout / Optaan- de en Lopende Want / als het tegenwoordig aan Boord te zien is. De Schepen leggen in de Waal voor 't Oude West-Indische Huys.

De Verkoping sal geschieden op Maandag, den 29 Juny, 1716. ten Huyse van Gillis van Ley, in de Swaan, op de Nieuwendyk, 's Avonds ten 6 uuren precys.

De Inventarisen sullen te bekomen zyn by den Commies Hendrik Cramfer, woont in 't Oude West-Indische Huys / op Kapenburg. Seg 't voort.

t'Amsterdam, door order van d'E. Heeren Bewindhebberen, by d'Erfg. van Paulus Matthysz. gedrukt.

Veilingbiljet met de aankondiging van verkoop van drie geconfisqueerde lorrendraaiers, 1716. (Nationaal Archief)

Plundering van opgebrachte lorrendraaiers

Beschuldigingen van beroving en plundering, gepleegd door bemanningsleden van compagniekruisers, werden veelvuldig geuit. Meestal kwamen de klachten van opvarenden van smokkelschepen, in enkele gevallen beklaagden de Afrikanen zich bij de leiding in Elmina. Zo berichtte directeur-generaal De la Palma in 1703 over voortdurende schendingen van Nederlandse en met name Portugese smokkelschepen. Daarin beschreef hij dat bemanningen van compagnieschepen zodra zij 'een Portugees gewaar worden, haar berooven en besteelen tot haar hemdt van't lijff'.[101]

Deze praktijken werden door de bewindhebbers van de WIC ten strengste verboden. Zij brachten de Compagnie niet alleen veel schade toe, maar verstoorden daarnaast de handelsrelaties met Afrikaanse en Portugese kooplieden. Bovendien veroorzaakten de gewelddadigheden onnodige problemen met de Portugese regering, doordat de in 1669 gemaakte afspraken werden overtreden.[102]

Ondanks de duidelijke en heldere instructies die door de leiding in Elmina aan de gezagvoerders van compagnieschepen werden meegegeven, kon zij plunderingen niet voorkomen. In 1699 brak zelfs muiterij uit onder de bemanning van de compagniekruiser *Gouden Arent*, toen directeur-generaal Van Sevenhuijsen hen sommeerde de geroofde goederen van de opgebrachte Zeeuwse lorrendraaier *Wakende Crane* aan hem over te dragen. De bemanning had bij het nemen van het smokkelschip niet alleen de scheepskisten van het scheepsvolk opengebroken, maar ook de kajuit geforceerd en daarbij 142 mark stofgoud ontvreemd. Volgens Cornelis Gijsen van der Stolk, de gezagvoerder van de kruiser, hadden de aanwezige officieren niets tegen de plunderaars kunnen ondernemen, omdat zij met geweld werden bedreigd.

Aanvankelijk weigerde de opstandige bemanning het goud en andere geroofde goederen aan de Compagnie te overhandigen, maar toen Van Sevenhuijsen dreigde om het buitgeld in te houden, werd ongeveer de helft van het ontvreemde goud overhandigd. De rest hielden zij achter en zij weigerden bovendien scheepsdienst. Daarop doorzocht de fiscaal, bijgestaan door de auditeur, het schip. Maar ook zij werden in hun werk gehinderd en eveneens bedreigd. Op een gegeven moment werd zelfs een scheepskanon in gereedheid gebracht en hielden andere muiters bijlen in de aanslag om de ankerkabels te kappen. Daarop volgden nieuwe onderhandelingen tussen de oproerkraaiers en een delegatie uit Elmina, bestaande uit de kapiteins Van der Stolk en Hincke. Maar ook die leverden niets op. Na een aantal dagen gaf een deel van de bemanning zich uiteindelijk vanzelf over, waarna de overige muiters, aangevoerd door de opperstuurman, bootsman en constapel, konden worden overmeesterd en later worden berecht.[103]

Door het karige beloningssysteem was de Compagnie niet vrij van blaam. De ontevredenheid over het geringe aandeel in de buit werkte bij het scheepsvolk gewaldda-

101. NA, WIC 98, Journaal van de expeditie naar Assiné, 2 januari 1703; Van Dantzig, *The Dutch and the Guinea Coast*, 80.

102. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 287

103. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 8 mei 1699.

digheden in de hand. Aan het begin van de achttiende eeuw bedroeg het buitgeld voor het opbrengen van lorrendraaiers slechts twee maanden extra gage en kreeg de bemanning het recht de plunje van de smokkelaars te verdelen. Voor het visiteren van Portugese handelaren ontvingen zij echter niets. Alleen als het daadwerkelijk om smokkelaars handelde en contrabande werd aangetroffen, mocht de kapitein enkele rollen tabak en een paar vaatjes kilduivel of brandewijn voor zijn scheepsvolk in beslag nemen.

Het ongenoegen over het buitgeld bereikte een kookpunt als smokkelaars geweld tegen hen hadden gebruikt. Zo veroorzaakte de weigering van directeur-generaal Sevenhuijsen een deel van de aangetroffen koopmanschappen van de opgebrachte Zeeuwse lorrendraaier *Groote Apollo* als buit te verklaren, grote onrust onder de bemanning van compagniekruiser de *Beschermer*. De verovering van het smokkelschip was niet zonder slag of stoot verlopen en de kruiser had daarbij de volle laag gekregen. Pas na een uren durend gevecht had de lorrendraaier zich eindelijk overgegeven.[104] Omdat buitgeld een belangrijke drijfveer was voor het compagniepersoneel, onderkenden de bewindhebbers het probleem en waren bereid de beloning in het vervolg te verhogen. Voor de invoering van een vergelijkbare buitgeldregeling voor Portugese smokkelaars wilden zij echter niets weten.

In de praktijk veranderde dus weinig, klachten over plundering bleven bestaan. Zo berichtte directeur-generaal Hieronymus Haringh in 1715 dat er ‘zelden een Portugees werd opgebragt die niet mishandelt is geweest, hoe wel men die in haar soort nogh geluckig kunnen rekenen; bij die geene die in zee werden geattrapeert en nooit aan Elmina komen’. Bij Haringh was de maat vol, nadat hij kort na elkaar tweemaal geconfronteerd was met buitensporig geweld tegen Portugese slavenhalers. Zo had kapitein Claas Caagman in 1714 een groep Portugese zeelieden van een gevisiteerde Braziliaanse bark gedwongen het goud en de tabak af te staan door hen met brandende lonten tussen de vingers op een rij te zetten. Haringh veroordeelde het optreden van Caagman ten zeerste en ontsloeg hem uit compagniedienst wegens zijn misdragingen.[105]

Enkele maanden later dienden de Portugezen opnieuw een klacht in wegens mishandeling en ontvreemding van goud, ditmaal gepleegd door de bemanning van de *Faam.* Volgens de Portugese schipper van de *Nostra Seniora del Agontias e Santa Joseph* had kapitein Jan van der Hoeven hem als dwangmiddel in de boeien geslagen om zodoende de bergplaats van het goud te vinden. Van der Hoeven meende daar recht op te hebben, omdat het Portugese smokkelschip bij visitatie geweld had gebruikt. Haringh floot hem terug, waarop Van der Hoeven ‘eenige plunderagie off buytgeldt voor syn volk’ eiste. Deze eis kon Haringh niet inwilligen, omdat de Compagnie nooit buitgeld of premies had uitgeloofd voor het visiteren van Portugese schepen. Daarop liet de gezagvoerder hem weten dat hij zich ‘zonder beloning niet

104. Ibidem.

105 NA, NBKG 82, J. Eijtese aan H. Haringh, 24 december 1714; NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715; NA, NBKG 253, Verhoor van schipper Pieter Genodo, 1714.

voor de kop laet schieten'.[106] Toen korte tijd later een vergelijkbare situatie zich voordeed en Van der Hoeven opnieuw een beloning eiste, was Haringh echter wel bereid om aan zijn verzoek tegemoet te komen. Hij vreesde namelijk ongeregeldheden en plundering van het Portugese smokkelschip. Na overleg met de raad besloot Haringh dat het scheepsvolk van de kruiser twee extra maandlonen zouden krijgen, alsmede tien procent van de geconfisqueerde lading.[107]
Ondanks de verhoging van het buitgeld voor opgebrachte lorrendraaiers bleef Van der Hoeven zich goederen van genomen lorrendraaiers toe-eigenen. Volgens Jan de Moor, schipper van de opgebrachte lorrendraaier *Vijff Gebroeders*, zou de gezagvoerder van de *Faam* met verschillende Zeeuwse lorrendraaiers afspraken hebben gemaakt over de verdeling van het ingekochte goud. Daarnaast zou hij het smokkelschip *Koning van Pruijssen* hebben geplunderd en daarbij een aanzienlijke hoeveelheid goud hebben ontvreemd.[108] Volgens een verklaring van Daniël Sanders, de schipper van de genoemde lorrendraaier, had hij 63 mark goud aan boord, waarvan Van der Hoeven slechts 33 mark aan de fiscaal had overhandigd. Toen hij daarover door Haringh werd ondervraagd, ontkende hij in alle toonaarden. Ook later, tijdens een verhoor door de bewindhebbers van de kamer Amsterdam, wist Van der Hoeven de geuite beschuldigingen van zich af te werpen.[109]
Toch moet het bedrag aan geplunderde goederen aanzienlijk zijn geweest. Helaas zijn de inventarisatie- en taxatielijsten van de *Koning van Pruissen* verloren gegaan, maar uit de bewaard gebleven processtukken valt het een en ander af te leiden. Het Zeeuwse smokkelschip werd, inclusief koopmanschappen en ingekochte Afrikaanse producten, namelijk getaxeerd op ruim 67.500 gulden. Dit bedrag valt aanzienlijk lager uit dan de kostenspecificaties die door de reders van het smokkelschip werden opgegeven. Volgens hen had het gloednieuwe fregat 38.000 gekost en vertegenwoordigde de lading koopmanschappen een waarde van ruim 52.000 gulden. Tezamen was dit 90.133 gulden.[110]

De nasleep

Belanghebbenden bij de smokkelhandel waren bekend met de risico's, maar tekenden toch steevast protest aan, als de WIC weer een van hun lorrendraaiers had opbracht. Boekhouders dienden dan klachten in bij de bewindhebbers of schakelden advocaten in, die de beslagname aanvochten bij de Staten van Zeeland of het Hof van Holland. Bij dat laatste orgaan werden meerdere zaken in hoger beroep behandeld.

106. NA, NBKG 82, 10 april 1715; NA WIC, H. Haringh aan Heren Tien, 28 april 1715. Het ontvreemde goud vertegenwoordigde een waarde van ruim 2.160 gulden.
107. NA, NBKG 82, J. van der Hoeven aan H. Haringh, 29 mei 1715, dagregister Elmina 30 mei en 25 september 1715.
108. NA, AVB 235, Notariële akten van lorrendraaiers, 1716, 79-103.
109. NA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, 12 april 1716; NA WIC 4, Resoluties Heren Tien, 19 oktober 1716.
110. KITLV, Hs 450, Kostenspecificatie van de *Koning van Pruijssen*, 1716.

Niet alleen reders, ook bemanningsleden van lorrendraaiers, die na de confiscatie in compagniedienst waren getreden, procedeerden soms jarenlang voor voldoening. Zo keerden de Zeeuwse bewindhebbers pas vijf jaar na beslagname van het smokkelschip de *Jonge Elseboom* de beloofde gage aan de zeelieden uit, nadat die twee advocaten in de arm hadden genomen en bij het Hof van Holland een rechtszaak hadden aangespannen. Deze zaak stond niet op zichzelf.[111]
Daarnaast bevinden zich in het archief van de Staten-Generaal processtukken van zes verschillende lorrendraaiers die in de achttiende eeuw werden opgebracht. Bij vijf daarvan beweerden de reders dat de confiscatie onrechtmatig was, omdat het een buitenlands schip betrof dat onder bescherming stond van een soevereine vorst. In het zesde geval werd de Zeeuwse herkomst niet aangevochten, maar procedeerden de reders tegen de wijze waarop dat smokkelschip was genomen. Deze zaak zal hierna als eerste worden besproken. Daarna volgen nog twee andere nemingen die tot internationale spanningen leiden. Bij de eerste zaak waren twee schepen uit Oostende betrokken en het bijzondere karakter van deze zaak bracht juristen er later toe de afwikkeling in een juridisch adviesboek op te nemen.[112] Bij de tweede zaak werden twee Engelse schepen, die vanuit Rotterdam naar Afrika waren vertrokken, door compagnieschepen genomen en te Elmina opgebracht. Volgens de RAC waren het geen lorrendraaiers, maar Engelse compagnieschepen en daarom eiste zij schadeloosstelling. Ook hier liepen de spanningen in korte tijd hoog op, waarbij de Engelsen zelfs met de inzet van een oorlogsbodem dreigden.

De zaak **Vlissings Welvaren**

Op 24 december 1714 liep het fregat *Vlissings Welvaren* voor een driehoeksreis naar West-Afrika en het Caribisch gebied in zee.[113] Over de reders van deze uitreding is weinig bekend. Wel weten we dat de Vlissingse koopman en hoofdparticipant van de WIC Adriaan Hijgeret als boekhouder van de rederij een exportvergunning aanvroeg voor de uitvoer van 3.000 pond buskruit en 400 vuurwapens naar Afrika, waarover hij belasting moest betalen. De Zeeuwse admiraliteit accordeerde dit verzoek nadat de Vlissingse koopman Abraham Huijssen zich daarvoor borg had gesteld. Tevens vroeg hij een pas aan ter bescherming van 'Turkse en Saleesche Roovers'.[114] Daarnaast is bekend dat schipper Jacob Guépin een aandeel in de uitreding van de lorrendraaier bezat.

111. NA, WIC 665, Resoluties kamer Zeeland, 21 februari 1721. Op 10 juli 1721 werd de gage aan de zeelieden van de opgebrachte lorrendraaiers *Herstel van Africa, Liefde* en *Deinsvliet* uitbetaald.
112. Barels, *Advysen over den koophandel en zeevaart*. Dit tweedelig boek bevat een groot aantal juridische verhandelingen van verschillende Amsterdamse advocaten over uiteenlopende zaken betreffende de scheepvaart.
113. Zie ook Paesie, 'De zaak Vlissings Welvaren', 110-117.
114. ZA, DIB 57, 12 november 1714; NA, AA 2539, Resoluties admiraliteit Zeeland, 12 november 1714.

In werkelijkheid vervoerde het smokkelschip veel meer buskruit en vuurwapens dan was aangegeven. Volgens de ladinglijst, die door boekhouder Hijgeret op 8 december 1714 werd opgesteld, bevond zich in het ruim van het schip een groot aantal kisten met 'Angoolse Carbijns' en vaatjes buskruit. In totaal bevatten die 928 vuurwapens en 6.400 pond buskruit. Na aankomst op de West-Afrikaanse kust startte Guépin zijn handelsmissie bij het eiland Arguin, waar hij een grote lading gom inhandelde. Vervolgens zeilde hij langs de kust van Senegal naar het zuiden tot aan de Greinkust. Daar verwierf hij een grote partij grein of mallegueta-peper.[115] Om veiligheidsredenen werd de Goudkust gemeden en vervolgde Guépin zijn reis direct naar Angola, waar de handel werd hervat. Daar kreeg de lorrendraaier gezelschap van de *Jager* en *Den Hulsboom*, twee andere Zeeuwse slavensmokkelaars.[116]

Dat de schipper opdracht had gekregen om naast Afrikaanse producten ook slaven in te handelen, valt uit de uitrusting van het smokkelschip af te leiden. De cargalijst van de *Vlissings Welvaren* vermeldde namelijk '96 voeteijzeren, 48 handboeien en kettingen, 12 bijtels, 150 planken tot beddingen en 50 sparren'. Daarnaast vervoerde het schip een grote lading rijst en gerst die als voeding voor de slaven moest dienen. Ook telde de lading tweeduizend 'rode moppesteen', die vermoedelijk voor de bouw van een extra kombuis of stookplaats zijn meegenomen, waarmee het voedsel voor de slaven werd bereid.[117]

Op 5 oktober 1715 ontving Guépin van een van de eerdergenoemde smokkelschepen het bericht dat de *Nieuwe Post*, een slavenschip van de WIC, op de kust van Angola was gearriveerd. In de daaropvolgende weken verlieten de twee andere lorrendraaiers de Afrikaanse kust en zeilden naar de Caribische eilanden Sint Eustatius en Sint Thomas, waar zij hun slaven te gelde maakten. Guépin had zijn zaken nog niet afgehandeld en bleef achter.

Ook schipper Thomas Zeerat van het compagnieschip was snel over de aanwezigheid van Zeeuwse lorrendraaiers geïnformeerd door een van de vele buitenlandse slavenhalers die daar voor anker lagen. Daaronder bevond zich het grote Franse schip *L'Heureux Retour*, gecommandeerd door kapitein Marquis de Bouvette. Begin november 1715 vroeg Zeerat de Franse kapitein om assistentie bij het veroveren van de Zeeuwse lorrendraaier, die op dat moment bij Cabo Bende voor anker lag. Voor zijn hulp deed hij De Bouvette een aantrekkelijk voorstel; de buit zou namelijk verdeeld worden. Beide gezagvoerders kwamen snel tot een akkoord en de gemaakte afspraak werd schriftelijk vastgelegd. Daarbij traden de Franse schipper Briagh en zijn Engelse collega Clements, die net als De Bouvette en Zeerat slaven aan het inkopen waren, als getuigen op.[118]

115. NA, WIC 1152, Processtukken *Vlissings Welvaren*, Cargaboek, opgesteld door Adriaan Hijgeret, 8 december 1714.

116. Ibidem, Verklaring van de opvarenden van het schip, 18 juni 1716; Ibidem, Extract uit het scheepsjournaal van de *Vlissings Welvaren*, 1714-1715.

117. Ibidem, Cargaboek, opgesteld door Adriaan Hijgeret, 8 december 1714.

118. Ibidem, Verschillende verklaringen van Franse en Engelse zeelieden, november 1715.

Over de wijze waarop het smokkelschip vervolgens werd genomen, liepen de meningen uiteen. Volgens Zeerat werd er voor de uitvoering een plan opgesteld, waarbij de opperstuurman van de *Nieuwe Post*, Jacob Thijl, en vier medeopvarenden op het Franse schip werden overgeplaatst. Bovendien kreeg Thijl een commissie van de WIC mee. Verder werd besloten dat alleen *L'Heureux Retour* naar Cabo Bende zou zeilen en dat het compagnieschip zou achterblijven. Op 20 november arriveerde het Franse schip op de genoemde plaats. Het schip voer onder Franse vlag en nadat men de lorrendraaier had genaderd werd een sloep gestreken. Daarmee roeiden de vijf Nederlandse zeelieden onder Franse vlag naar de lorrendraaier. Aan boord van het smokkelschip maakte Thijl zich bekend en verklaarde de lorrendraaier als prijs. Gelijktijdig werd de Franse vlag door de prinsenvlag vervangen. Ondanks de overrompeling bezat Guépin de tegenwoordigheid van geest alarm te slaan. Hij liet de ankerkabels kappen, waarop Thijl, die bang was dat zijn buit hem zou ontglippen, de Fransen te hulp riep die vervolgens het vuur op de lorrendraaier openden. Daarbij werden twee matrozen gedood, raakten twee andere matrozen gewond en werd de fokkenmast neergehaald. De Zeeuwen hadden het vuur willen beantwoorden, maar Thijl wist hun ervan te overtuigen daar vanaf te zien door de belofte op behoud van goed en gage. Daarop streek Guépin zijn vlag.[119]

De versie van Guépin wijkt hier op een belangrijk punt vanaf. Volgens de schipper arriveerde het Franse schip op 20 november en maakte het zich als vriend bekend, waarna een sloep werd gestreken. Daarmee roeide een Franse officier, vergezeld van enkele Franse zeelieden, naar het Zeeuwse schip. Aan boord werden zij door Guépin begroet en uitgenodigd om wat te drinken. Aangekomen in de kajuit zette de Franse officier hem plotseling een mes op de borst en eiste deze de overgave van het schip. De rest van het verhaal komt in grote lijnen overeen met dat van Zeerat. Het kardinale punt van verschil tussen beide lezingen is het feit dat het Franse schip zich nooit als compagnieschip kenbaar had gemaakt en dat er tijdens de verovering geen compagniepersoneel aan boord was geweest. Het Zeeuwse schip was dus door Fransen in vredestijd veroverd en met de woorden van Guépin 'zeer barbarelijk door een zeerover genoomen'.[120]

Als saillant detail kan nog vermeld worden dat het Franse schip enkele maanden daarvoor in Rotterdam door de koopman Jean Cossart was bevracht en uitgereed. Bovendien was een Rotterdammer als supercarga aangesteld die ervaring had met de West-Afrikaanse kusthandel. Vanuit het perspectief van de Compagnie was hier dus sprake van illegale handel. Daarom meenden de Zeeuwse kooplieden dat er met twee

119. NA, SG 5575, Processtukken *Vlissings Welvaren*, Notariële akte van de opvarenden van de *Nieuwe Post,* 17 juni 1716; NA, WIC 1152, Processtukken *Vlissings Welvaren*, Verklaring van schipper Zeerat.

120. NA, SG 5575, processtukken *Vlissings Welvaren*, Notariële akte van de opvarenden van de *Vlissings Welvaren*, 18 juni 1716; NA, WIC 1152, Processtukken *Vlissings Welvaren*, Protest van Jacob Guépin tegen beslagname van zijn schip.

Inventarislijst van ingekochte goederen en slaven van de opgebrachte lorrendraaier *Vlissings Welvaren*. (Nationaal Archief)

maten gemeten werd.[121] Het incident gaf opnieuw voeding aan de lang bestaande rivaliteit en belangentegenstelling tussen het Zeeuwse en Hollandse gewest.
De confiscatie van een Zeeuwse lorrendraaier door een buitenlands schip, in opdracht van de WIC, was zeer uitzonderlijk en voor zover bekend zelfs uniek. Wel had het compagniepersoneel in de zeventiende eeuw ooit de hulp ingeroepen van de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie om een Zeeuwse lorrendraaier te nemen. Ook toen werd de helft van de buit als beloning aangeboden, maar de jacht mislukte, omdat het welbezeilde smokkelschip wist te ontkomen.[122]
Eind november 1715 werd de *Vlissings Welvaren* overgebracht naar de plaats waar de *Nieuwe Post* voor anker lag en op 2 december 1716 werd het schip aan Zeerat overgedragen. De lading van het smokkelschip bestond, naast een restant van uit Zeeland geëxporteerde koopmanschappen, uit een grote partij gom, peper, ivoor, verfhout en slaven. Goederen en slaven vertegenwoordigden samen een waarde van bijna 41.000

121. ZA, RvC L/7, 'Memorie van particuliere schepen die in Holland zijn geëquipeerd en afgeladen na de kust van Guinea in Africa', 112; GAR, Not 1510-144, 13 mei 1715.
122. Van der Greuben, *Voorname Scheeps-Togt*, 33-34. Volgens de Duitse major Otto Friedrich von der Gröben betrof het de Zeeuwse lorrendraaier *Graauw-Gat*.

gulden. In de daaropvolgende dagen werd de lading verdeeld, waarbij de Compagnie 156 van de 321 slaven kreeg toegewezen. Bovendien kreeg zij het schip en het restant van de overgebleven koopmanschappen.[123]

In tegenstelling tot andere geconfisqueerde lorrendraaiers werd het smokkelschip niet te Elmina opgebracht maar in Curaçao. Daar werd het schip in maart 1716 officieel verbeurd verklaard en met enige ironie in *Compagnies Welvaren* omgedoopt. Ondanks de verdeling van de lading was de buit niettemin groot. Hoewel de precieze waarde van schip en lading onbekend is, omdat de gebruikelijke taxatielijst niet werd opgemaakt, is aan de hand van de cargalijst van verscheepte goederen uit Zeeland wel een schatting te maken. De lading koopmanschappen, voedsel en materiaal voor het onderbrengen van de slaven, een zak met geld en een grote sloep vertegenwoordigden samen een waarde van ruim 63.000 gulden.[124] De waarde van het schip is daarbij niet meegerekend. We mogen aannemen dat het fregat met de verdeelde lading circa 40.000 gulden opbracht voor de Compagnie, een schatting die reëel lijkt, gezien het schadebedrag dat later in Zeeland werd opgegeven. In een lijst van geconfisqueerde schepen die tussen 1714 en 1718 te Elmina werden opgebracht, werd de *Vlissings Welvaren* het kostbaarste schip genoemd. Volgens de opstellers van het document had het fregat, inclusief lading en assurantiegelden, meer dan 110.000 gulden gekost.[125]

Toen de Zeeuwen het bericht over de inbeslagneming ontvingen, veroorzaakte dat veel commotie. Men beoordeelde de manier van handelen als een grove schending van het zeerecht en betitelde het als een daad van zeeroverij. Guépin liet het er niet bij zitten en diende in mei 1716 een klacht in bij de Staten van Zeeland. Deze stelden hem in het gelijk en eisten van de bewindhebbers van de WIC dat zij Guépin schadeloos zouden stellen. In afwachting daarvan schortten zij de subsidie voor de WIC op. De Compagnie oordeelde daarentegen dat zij rechtmatig had gehandeld en stelde dat de Staten van Zeeland tegen de letter en geest van het octrooi handelden. Bovendien boden zij op ontoelaatbare wijze bescherming aan lorrendraaiers.[126]

In oktober 1716 maakte de Vlissingse Burgemeester Andries Caen de zaak opnieuw aanhangig tijdens zijn 'extraordinaire commissie' naar Den Haag en Amsterdam. Hij benadrukte daar nogmaals dat de Franse kapitein De Bouvette tegen de gemaakte vredesafspraken met Frankrijk gehandeld had en volgens artikel 2 van het vredesverdrag bestraft zou moeten worden met het 'verbeurte van lijf en leven'. Ook schipper Zeerat van de *Nieuwe Post* had volgens Caen tegen de letter van de wet gehandeld, omdat hij ingezetenen van de Republiek grote schade had toegebracht. Ook voerde hij het

123. NA, WIC 1152, Processtukken *Vlissings Welvaren*, Notitie van goederen die uit het schip zijn gelicht, 12 december 1715.

124. Ibidem, Cargaboek, opgesteld door Adriaan Hijgeret, 8 december 1714.

125. ZA, RvC L/13 en NA, CR 596, Lijst van geconfisqueerde schepen, vanaf 1714.

126. ZA, SvZ 146, Resoluties Staten van Zeeland, 25, 28 mei, 30 juli en 26 september 1716; NA, IvH 353, Klacht van de WIC inzake schadeloosstelling van het schip *Vlissings Welvaren*, 16 juni 1716; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 281.

veelgehoorde argument aan, dat het handelsmonopolie van de WIC alleen strekte tot de plaatsen waar de compagnie forten had. Het Afrikaanse kustgebied dat daarbuiten viel, moest 'geconsidereert worden als plaatsen van de tweede classis van het octroij' en daarop mochten particuliere schepen tegen betaling van recognitie vrij varen en handelen.[127] Het laatste argument kwam natuurlijk niet overeen met de artikelen van het handelsmonopolie en ook Caen zal geweten hebben dat het zeegebied voor de West-Afrikaanse kust, gelegen tussen de Kreeftskeerkring en dertig graden zuiderbreedte, een mare clausum was voor kooplieden uit de Republiek.[128] Daarom moeten we dat laatste argument eerder bezien als een warm pleidooi voor een vrije vaart op Afrika, dan als een bewijsgrond van onrechtmatig handelen.

Ondanks zijn inspanningen leverde de missie van Caen niet het gewenste resultaat op en hadden de bewindhebbers van de WIC voorlopig het pleit gewonnen. Toch zou de zaak niet snel vergeten worden. Zelfs jaren later spraken de Zeeuwen nog steeds over de 'verraderlijcke en moorddadige wijse' waarop het schip *Vlissings Welvaren* genomen was.[129] Samuel Radermacher, de oud-bewindhebber van de WIC, trok daarbij hard van leer. Hij vergeleek de handelswijze van de Compagnie met souteneren en schilderde de verovering van het smokkelschip op een veel gewelddadiger wijze af dan die volgens eerdere berichtgeving had plaatsgevonden. Zo schreef hij dat het schip zwaar beschoten en geënterd was, waarbij het meeste scheepsvolk gedood of gewond was geraakt.[130]

Rond 1734 kwam de zaak van het Vlissingse smokkelschip weer aan de orde tijdens onderhandelingen tussen de WIC en de Staten-Generaal over een tussentijdse wijziging van het octrooi. Een delegatie van de Compagnie had een volmacht gekregen van de Heren Tien; zij mocht zich akkoord verklaren met een schadeloosstelling mits de Staten van Zeeland de achterstallige subsidies voldeden, een bedrag dat inmiddels was gestegen tot boven de 200.000 gulden. De Staten van Zeeland verklaarden zich daartoe bereid als de WIC een schadevergoeding aan Guépin wilde uitkeren. Op 6 oktober 1734 bekrachtigden de Staten-Generaal het 'Naader Reglement', waarmee de vrije vaart op Afrika een feit was. Met het sluiten van deze overeenkomst ontvingen de belanghebbenden van het smokkelschip *Vlissings Welvaren* bijna twintig jaar na dato hun schadevergoeding van 30.000 gulden.[131]

Rest de vraag of de Compagnie in deze zaak terecht of onterecht gehandeld heeft. Zoals we zagen, volgde op ontduiking van het handelsmonopolie van de WIC automatisch confiscatie van schip en goederen. Omdat de illegale goederen- en slaven-

127. ZA, VVvC 32, 'Recuil van het raport gedaen door Borgermeester Caen over de extraordinaire commissie na Den Hage', december 1716.
128. Cau, *Groot Placaet-Boeck*, IV, 'Prolongatie van het voorenstaende Octroy voor den tijdt van dertigh jaren in date den dertighsten November 1700', 1333-1334.
129. ZA, RvC L/36, 'Remarcken op de refutatie […]', 253.
130. ZA, RvC L/13 en NA, CR 596, Lijst van geconfisqueerde schepen, vanaf 1714.
131. ZA, MPTvP 86, Aantekeningen van J.C. Mathias, 4 mei 1734; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 314.

handel de WIC grote schade toebracht, stond de bestrijding daarvan hoog op haar prioriteitenlijst. Daarom was het voor de Compagnie van ondergeschikt belang wie de smokkelaars uit de Republiek waren. Bovendien stond in de artikelen van het octrooi nergens vermeld dat het visiteren en opbrengen van smokkelschepen uitsluitend aan compagnieschepen was voorbehouden. Om die reden sloot de Compagnie in 1677 bijvoorbeeld een verdrag met de RAC, waarin afspraken werden vastgelegd over het wederzijds weren en uitleveren van lorrendraaiers, een overeenkomst die in de daaropvolgende decennia nog verscheidene malen zou worden bekrachtigd. Het inroepen van buitenlandse hulp bij de bestrijding van de smokkelhandel was dus geen onrechtmatige daad.[132] De schadevergoeding die de partenreders van het smokkelschip in 1734 kregen, was dan ook geen schuldbekentenis van de WIC. Het was een pragmatische tegemoetkoming aan de Zeeuwse wensen, waardoor een langdurig conflict kon worden opgelost en waarmee tevens de poorten naar een nieuw Atlantisch handelstijdperk voor de Republiek konden worden geopend.

Schepen uit Oostende

In december 1718 werd de *Marquis de Prie I*, een Vlaamse Guineavaarder, op de West-Afrikaanse kust door een compagnieschip genomen en vervolgens te Elmina opgebracht. Hoewel de schipper verklaarde dat het driemasthoekerschip in Oostende door boekhouder Jan de Schonamille was uitgereed, bleek uit de aangetroffen documenten dat Zeeuwse kooplieden daarbij betrokken waren. Volgens de verklaring van de schipper had De Schonamille het schip kort daarvoor van de Zeeuwse koopman Adriaan Teerlinck gekocht, die hem tevens van geschut, buskruit en victualiën had voorzien. In werkelijkheid was de verkoop een constructie om het WIC-octrooi te ontduiken en behoorde Teerlinck tot de partenrederij. Uit de instructiebrief bleek bovendien dat de schipper voor zijn vertrek naar Afrika in Zeeland naar bekwame stuurlieden had moeten uitkijken en daar de Vlissingse stuurman Joost Vergouwen als supercarga had aangesteld.

Directeur-generaal Willem Butler liet op schip en lading beslag leggen, maar sprak zijn twijfels uit over de rechtmatigheid en vroeg de bewindhebbers om opheldering. De hoeker werd vervolgens in *Goed Succes* omgedoopt en met een retourlading naar patria gezonden.[133] Ook de voormalige smokkelaars werden met de hoeker gerepatrieerd. Om meer bewijzen naar verboden handel in handen te krijgen, had Butler aan schipper Gerbrand Pranger de opdracht gegeven bij het binnenlopen van het Gat van Texel de scheepskisten van de in dienst getreden smokkelaars ‘op een onverhoetse wijse te visiteren’. Mocht Pranger daarbij achtergehouden scheepspapieren vinden,

132. ZA, MPTvP 99, ‘Secrete Instructie voor gedeputeerde Bewinthebberen van de Westindische Compagnie weegens de vrije vaart op Africa in dato 19 November 1733 ter vergadering van Tienen gearresteert’.

133. NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 27 maart 1719.

dan moest hij die aan de bewindhebbers overhandigen.[134] Butlers handelswijze werd later door de bewindhebbers gesanctioneerd.[135]
Korte tijd later werd opnieuw een schip uit Oostende geconfisqueerd en werd een ander vaartuig met keizerlijke vlaggen op de Afrikaanse kust gesignaleerd. Ditmaal handelde het om een fregat, dat onder dezelfde naam was uitgereed. Uit het verhoor van Jacobus de Winter, de schipper van de *Marquis de Prie II*, bleek dat de lading in Zeeland was ingekocht en vervolgens naar Oostende was verscheept. Daar zou belasting zijn betaald, maar De Winter kon daar geen bewijzen van tonen. Volgens zijn verklaring had hij geen paspoorten of kwitanties van boekhouder Pieter François Woelaerts, die tot de magistraat van Oostende behoorde, ontvangen.[136]
Net als bij het eerste smokkelschip was ook ditmaal een Zeeuwse supercarga aangesteld. Dit was Jan Bokhoorn, een voormalige Vlissingse schipper met een lange staat van dienst in de illegale goederenhandel. Vanaf het eind van de zeventiende eeuw was hij haast ononderbroken bij de smokkelhandel betrokken geweest en daarbij was hij slechts eenmaal door de WIC betrapt.[137] Volgens de fiscaal te Elmina had Bokhoorn de leiding over het schip en was er om de uitreding een buitenlandse herkomst te geven, een schipper uit Oostende aangesteld.[138]
In juli 1719 strandde een Engelse bark in de nabijheid van de Nederlandse handelspost in Accra. Uit het relaas van de 27 opvarenden bleek dat zij het vaartuig van zeerovers hadden gekregen, nadat die hun fregat hadden afgenomen. Bij dat treffen was de schipper gedood. De zeelieden, allen uit Oostende en Zeeland afkomstig, waren bemanningsleden van de *Marquis del Campo*, het derde schip dat in Oostende was uitgereed. Hoewel de Zeeuwse supercarga Jan Bruijst weigerde de namen van reders te noemen, had hij kort daarvoor aan de Zeeuwse schipper van het compagnieschip verteld dat de partenreders dezelfde waren als die van de uitreding van *Marquis de Prie I* .[139]
Bij de uitredingen was een internationaal gezelschap van belanghebbenden betrokken. Naast Teerlinck en enkele Vlaamse kooplieden participeerden verscheidene Engelsen in het eerste schip, onder wie Sir John Lambert. Deze Londense bankier verwierf na 1711 grote bekendheid als directeur van de South Sea Company, een van de vele nationale en internationale actiecompagnieën die voortkwamen uit speculatiezucht met aandelen. Daarnaast speculeerde Lambert in Frankrijk en de Republiek.

134. NA, NBKG 86, Dagregister Elmina, 31 januari 1719; Ibidem, Instructiebrief voor Gerbrand Pranger van de *Goed Succes*, 27 maart 1719.
135. NA, WIC 5, Resoluties Heren Tien, 23 november 1719; NA, WIC 55, Heren Tien aan W. Butler, 13 december 1719; NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 14 juli 1720.
136. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 178.
137. Zie bijlage I.
138. NA, NBKG 263, Processtukken *Marquis de Prie II*, 1719.
139. NA, NBKG 86, J. Bruijst aan W. Butler, 25 juni 1719; NA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, 30 juli 1719.

In 1720 tekende hij onder meer in op de aandelenemissie van de Rotterdamse Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleenining. Hoewel hij veel geld verloor, wist hij de 'South Sea Bubble' financieel te overleven.[140]
De financiers van het tweede smokkelschip kwamen uit Vlaanderen en Middelburg. De belangrijkste man achter deze reis was de in Oostende woonachtige Paulo Jacomo Cloots. Hij wist enkele kapitaalkrachtige personen bij de onderneming te betrekken, waaronder een Brusselse bankier. Het leeuwendeel van de financiering werd echter door de Middelburgse kooplieden Hermanus van de Putte en Jacob Huyge bijeengebracht. Zij financierden samen ongeveer vijftig procent van de uitreding.[141]
Ondertussen was er een diplomatieke rel in Europa losgebarsten. Hercule-Louis Turinetti, de plaatsvervangend gouverneur van de Oostenrijkse Nederlanden, die de titel droeg van Marquis de Prié, eiste via zijn afgezant in de Republiek, Patrick McNeny, onmiddellijke teruggave van het eerste smokkelschip en een vergoeding voor de geleden schade.[142] De Compagnie weigerde echter hierop in te gaan. Zij meende rechtmatig gehandeld te hebben, omdat uit de documenten niet was gebleken dat het om een Vlaams vaartuig handelde. Jan de Schonamille had noch een overdrachts- of betalingsbewijs van aankoop noch een scheepsbrief kunnen overhandigen en daarnaast had de bemanning tijdens de reis naar Elmina verklaard dat het schip uit Zeeland afkomstig was. Bovendien was de lading vanuit Holland en Zeeland met schepen naar Oostende vervoerd en daar direct, zonder dat deze aan land was gebracht, in het hoekerschip overgeladen. En ook daarvan kon de boekhouder geen enkel aankoopbewijs tonen. De Schonamille was, met een gering aandeel, slechts stroman van de rederij. Daarentegen was Teerlinck de grote man achter de onderneming; hij verzorgde driekwart van de lading. Verder bleek dat hetzelfde hoekerschip in voorgaande jaren, onder de naam *Jonge Adriaan*, verscheidene smokkelreizen naar West-Afrika had volbracht, waarbij Teerlinck als boekhouder van de rederij was opgetreden.[143]
En zelfs, als zou de *Marquis de Prie I* daadwerkelijk in Oostende zijn uitgereed, dan nog was de beslagname volgens de bewindhebbers volkomen legitiem geweest. Daarbij beriepen zij zich op het vijfde en zesde artikel van het vredesverdrag van Munster, waarin was vastgelegd dat Spanje geen handel mocht drijven op plaatsen waar de VOC of WIC forten of handelsposten bezaten.[144] Voor de bewindhebbers van de WIC was de zaak volkomen duidelijk. De uitreding van het schip was een schending van het octrooi en dus strafbaar.

140. Slechte, '*Een noodlottig jaar*', 17-18, 34-42 en 81.
141. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 177-180.
142. Gill, *Merchants and Mariners*, 14-15.
143. NA, IvH 357, Missive van WIC betreffende de inbeslagneming van de *Marquis de Prie*, 30 augustus en 13 december 1719; Barels, *Advysen over den koophandel en zeevaart*, II, 285; Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 178-180. Zie ook NA, VWIS 22 en 23 en NA, VWIS 358, 359 en 368.
144. NA, WIC 55, Heren Tien aan W. Butler, 13 december 1719; NA, IvH 357, Missive van WIC betreffende de inbeslagneming van de *Marquis de Prie*, 30 augustus en 13 december 1719; Cau, *Groot Placaet-Boeck*, I, 'Tractaet van Vrede', 30 januari 1648, 79-99.

De Vlaamse belanghebbenden namen hier geen genoegen mee en toen Woelaerts in oktober 1719 over de retourreis van het WIC-schip *Commany* werd geïnformeerd, liet hij onmiddellijk het fregat *Diligence* uitrusten. Woelaerts kreeg deze informatie van Johannes Willemsen, de voormalige schipper van de *Marquis de Prie I*, die met het compagnieschip repatrieerde. Door sterke tegenwind moest de *Commany* echter naar Dover uitwijken en tijdens dat oponthoud zag Willemsen zijn kans schoon te ontsnappen en naar Oostende te zeilen. Op 23 oktober 1719, kort nadat de *Commany* de reis naar Texel had hervat, werd het compagnieschip door de *Diligence* veroverd en te Oostende opgebracht. Zowel het schip als de kostbare lading werd in beslag genomen.[145]

Daarop diende de WIC een protest in bij de zuiderburen en in de daaropvolgende maanden vonden er diverse ontmoetingen plaats tussen de markies en Ernst Pesters, de Nederlandse resident te Brussel. Tot overeenstemming kwam men echter niet en eind december 1719 liet de president van de admiraliteit te Oostende, in naam van de keizer, weten dat het WIC-schip niet zou worden vrijgegeven eer men een behoorlijke genoegdoening had gekregen.[146]

Als antwoord liet de WIC de *Flandria* confisqueren, een Vlaams schip dat in juni 1720 op de rede van Texel voor anker lag en in de voorgaande maanden in Amsterdam was geëquipeerd voor een reis naar Azië. De Vlaamse reders brachten op hun beurt de confiscatie aanhangig bij de admiraliteit van Amsterdam, maar die meende dat het schip op een wettige wijze was aangehaald, omdat de reders tegen de wetten en plakkaten gehandeld hadden. Een jaar later volgde de verkoop van het Vlaamse schip en de lading.[147] Daarmee liep de spanning tussen beide landen verder op en nam de dreiging voor Vlaamse represailles toe. Alle schippers van retourvarende compagnieschepen werden in het vervolg geïnstrueerd om voor schepen uit Oostende waakzaam te zijn.[148]

In de daaropvolgende periode trachtte men nog wel tot een schikking te komen, maar de Vlamingen eisten 98.000 gulden schadevergoeding en de Compagnie was slechts bereid tot de helft te gaan.[149] De onderhandelingen geraakten vervolgens in een impas-

145. NA, IvH 359, Missive van WIC betreffende de inbeslagneming van een compagnieschip door een schip uit Oostende, 9 november 1719; Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 200.

146. AC, 2, 6, 16 november en 28 december 1719.

147. Blankenheijm, *Geschiedenis van de Compagnie van Ostende*, 28 en 32-33.

148. NA, NBKG 88, Dagregister Elmina 1721; NA, WIC 124, Instructie voor Gerbrand Pranger, 25 december 1721. In alle instructiebrieven van retourvarende compagnieschepen stond vermeld dat men de schepen 'die met keijserlijke vlaggen vaaren, alsoo die van Oostende geëquipeerd werden, om op onse retour scheepen te cruijssen' moest ontwijken. Eventueel moest de gezagvoerder 'het geweld met geweld keeren soo veel als in zijn vermogen is'.

149. Blankenheijm, *Geschiedenis van de Compagnie van Ostende*, 36.

se en de *Commany* bleef aan de ketting. Op 4 augustus 1721 zou het schip met lading worden geveild. Aanplakbiljetten van de openbare verkoop werden in verschillende Vlaamse steden verspreid, maar twee dagen voor de geplande veiling zond de Compagnie een procureur naar het hof in Brussel met het verzoek van uitstel. Marquis de Prie voorzag diplomatieke problemen en ging akkoord. De reders waren furieus en moesten nog drie jaar wachten, voordat het schip met lading uiteindelijk werden verkocht. De *Commany* was in de tussentijd veranderd in een wrak en bracht nog maar 1.050 gulden op. Ook van de lading was niet veel meer over; het resterend deel werd door de Middelburgse koopman Casparus Ribaut opgekocht.[150] Hoewel de *Commany* verzekerd was, waren de assuradeuren aanvankelijk niet bereid over de brug te komen. Zij weigerden de verzekeringsgelden aan de Compagnie uit te keren, omdat het schip als represaille genomen was.[151] Na twee jaar touwtrekken, keerden zij uiteindelijk 77 procent van het verzekerde bedrag uit.[152]

Naast uitredingen voor de Afrikaanse handel ondernamen Vlaamse reders in dezelfde periode ook diverse pogingen een handelsvaart op Azië op te zetten. In december 1722 verleende de keizer in Wenen het charter voor de Generale en Koninklijke Indische Compagnie (GIC), maar het zou nog tot juli 1723 duren, voordat het octrooi officieel werd bekrachtigd. Zowel de VOC als de WIC stelde alles in het werk dit te voorkomen en hadden succes. In 1723 vaardigden de Staten-Generaal een verbod uit op de Vlaamse vaart binnen de octrooigebieden van de Oost- en West-Indische Compagnie. Bovendien onderkenden de Staten-Generaal de klacht van de twee handelscompagnieën dat veel ingezetenen van de Republiek in Vlaamse dienst traden of in Vlaamse schepen investeerden. Dit berokkende de beide handelscompagnieën veel schade en daarom werden Nederlandse overtreders in het vervolg strenge straffen in het vooruitzicht gesteld. Volgens het plakkaat kon hun zelfs de doodstraf worden opgelegd.[153]

Het hof in Wenen nam hier vanzelfsprekend geen genoegen mee en er volgde een jarenlange strijd tussen voor- en tegenstanders van een handelscompagnie in Oostende. In 1729 verstomde dat, toen de keizer van een verdere ontwikkeling van de GIC afzag.[154]

150. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade', 201.

151. NA, WIC 374, Resoluties kamer Amsterdam, 31 oktober 1719.

152. NA, WIC 5, Resoluties Heren Tien, 11 oktober 1720; NA, WIC 377, Resoluties kamer Amsterdam, 19 november 1722.

153. NA, VWIS 21, Verklaring van de WIC waarom er vanuit de Oostenrijkse Nederlanden niet op de Kust van Guinea gevaren mag worden; Cau, *Groot Placaet-Boeck*, VI, 'Placaat teegens de vaart uit de Oostenryksche Nederlanden op de Indiën, 19 juni 1723, 1390-1392; Parmentier, 'The Private East India Ventures from Ostend', 80-81.

154. Wagenaar, *Vaderlandse historie*, deel 18, 263-447; Enthoven, 'Dan maar oorlog!', 138-144.

De zaak Hannibal *en* Greyhound

Al eerder was gebleken dat smokkelschepen uit de Republiek onder Engelse vlag op West-Afrika handeldreven. Vaak was het schip met Engelse handelspassen uitgerust en was het bemand met eveneens uit Engeland afkomstige zeelieden, maar lag de werkelijke leiding in handen van een Nederlandse stuurman of supercarga. Voor het compagniepersoneel in Afrika was deze vorm van octrooiontduiking moeilijk aan te tonen en soms moesten schip en lading weer worden vrijgegeven.

In sommige gevallen waren deze lorrendraaiers in Zeeland uitgereed, maar meestal kwamen zij uit Hollandse havensteden. In een in 1716 verschenen 'Memorie van particuliere schepen' die in Holland waren geëquipeerd en afgeladen, werden verscheidene Engelse en Franse schepen genoemd met Nederlandse stuurlieden.[155] In de daaropvolgende jaren zou dit aantal toenemen, waarbij Rotterdam een niet onaanzienlijke rol speelde.

De Maasstad had zich namelijk in de jaren twintig van de achttiende eeuw ontwikkeld tot een belangrijk inkoopcentrum voor Engelse West-Indiëvaarders. Dit kwam enerzijds voort uit de Afrikaanse vraag naar speciale koopmanschappen die in de Republiek werden vervaardigd, en anderzijds door de gunstige prijs die daarvoor werd verlangd. In de Republiek was bijvoorbeeld het Indiase katoen aanzienlijk goedkoper dan in Engeland en was het veel gevraagde Duitse linnen daar makkelijk te verkrijgen. Alleen wollen stoffen kwamen uit Engeland. Bovendien waren er in de Republiek grote hoeveelheden vuurwapens voorhanden, die in Afrika bijzonder geliefd waren. In het algemeen gold dat de producten uit de Republiek op de West-Afrikaanse kust erg courant waren. Het was dus voor Engelse reders voordelig om met lege schepen naar Holland te zeilen en daar de benodigde koopmanschappen in te kopen. Daarna zeilden de schepen terug naar Engeland, waar na een korte stop de reis naar Afrika werd vervolgd. De inkoop van Hollandse producten had echter wel een nadeel: wanneer die onverkocht retour kwamen, mochten die volgens de Engelse Navigation Acts niet in Engeland worden ingevoerd. De Engelse handel vanuit Rotterdam werd bovendien gestimuleerd door het grote aantal Engelse kooplieden dat zich daar gedurende de zeventiende eeuw had gevestigd. Ook veel Schotse kooplieden zouden aan het begin van de achttiende eeuw hun officiële stapelplaats Veere voor de Maasstad verruilen.[156]

Voor de Zeeuwse kooplieden was deze ontwikkeling een doorn in het oog. In voorgaande jaren was hun handelsvaart op Afrika door de WIC geruïneerd en nu moesten zij met lede ogen toezien hoe Engelse kooplieden in Rotterdam de handel op Afrika naar zich toetrokken. Volgens een gedrukt document dat een groep Vlissingse kooplieden rond 1727 opstelde, maakten deze Engelse kooplieden zich schuldig aan ontduiking van het WIC-octrooi, omdat zij 'aldaar wonende quasie met Engelsche schepen en volk bemant, werden ge-equipeert' voor de vaart op West-Afrika.[157]

155. ZA, RvC L/7, 'Memorie van particuliere schepen', 1716.

156. Gill, *Merchants and Mariners*, 14-27 en 77-78; Slechte, '*Een noodlottig jaar*', 56-58.

157. NA, VWIS 904, 'Kort relaas […], mits betalende behoorlijke recognitie', 3.

De Rotterdamse firma Jacob Senserff behoorde tot de belangrijke leveranciers van koopmanschappen voor Engelse Guineavaarders. Naast bevoorrading van compagnieschepen van de RAC leverde het handelshuis ook koopmanschappen aan particuliere reders. Voor de handelsvaart binnen het octrooigebied van de WIC vroeg de firma van Senserff geregeld commissies aan bij de Compagnie. Deze werden hun versterkt op voorwaarde dat er geen handel gedreven werd op de West-Afrikaanse kust. Al snel bleek dat schippers zich daar niet aan stoorden. Zo werd in januari 1718 de *Eagle*, een bark die onder Engelse vlag voer, door het compagnieschip *Nieuwe Post* gevisiteerd. Uit de aangetroffen scheepspapieren bleek dat het vaartuig in Rotterdam was uitgereed en een commissie bezat van de WIC. Daarin was toestemming verleend voor handel op Amerika, maar werd kusthandel op West-Afrika nadrukkelijk uitgesloten. De gezagvoerder van het compagnieschip bracht de bark in Elmina op, waar het scheepje vervolgens als lorrendraaier werd geconfisqueerd.[158]

Een vergelijkbare situatie deed zich op 25 maart 1721 voor. Bij de visitatie van het Engelse schip *Hannibal*, dat voor het Deens fort Christiansborg voor anker lag, troffen bemanningsleden van de kruiser *Nieuwe Faam* documenten aan waaruit overduidelijk bleek dat het vaartuig in Rotterdam was uitgerust. Volgens de ondertekende commissie van de WIC was alleen toestemming verleend voor de handelsvaart op het Caribisch gebied en was de West-Afrikaanse kust daar expliciet van uitgesloten. Daarom besloot Daniël Sanders, de gezagvoerder van de kruiser, om de bark op te brengen. De *Dispatch Gally*, een ander Engels vaartuig met vergelijkbare reisdocumenten dat in de nabijheid lag, wist te ontkomen.

De *Hannibal* werd vervolgens te Accra opgebracht en commandeur Johan van de Poele berichtte Elmina over de beslagname. Daarnaast meldde hij dat de Engelse schipper Christopher Onsleij, de gouverneur van het nabij liggende Deense fort, en de koopman van het Engelse fort protest hadden aangetekend. De laatste dreigde zelfs met geweld, als het Engelse compagnieschip niet onmiddellijk zou worden vrijgegeven. Voor de Denen was de actie een inbreuk op hun territoriale aanspraken en daarom hadden zij enkele schoten op de *Nieuwe Faam* gelost. Van de Poele voorzag grote problemen en vroeg versterking aan in de vorm van manschappen en munitie.[159]

Gelijktijdig ontving directeur-generaal Butler een brief van zijn Engelse collega James Phipps waarin de confiscatie van het Engelse schip als een daad van piraterij werd afgeschilderd en Phipps onmiddellijke vrijgave en vergoeding van de geleden schade sommeerde. Butler antwoordde dat hij de zaak zou uitzoeken en vroeg Sanders en Van de Poele om opheldering. Aan de laatste meldde hij bovendien dat hij geen manschappen kon missen, maar hem wel twee- tot driehonderd pond buskruit kon zenden. Afsluitend sprak hij zijn twijfels uit over de rechtmatigheid van de

158. NA, WIC 103, Factuur van koopmanschappen *Eagle*, 8 januari 1718; NA, WIC 1299, W. Butler aan Heren Tien, 28 maart 1718.

159. NA, NBKG 88, J. van de Poele aan W. Butler, 28 maart 1721; Ibidem, D. Sanders aan W. Butler, 5 april 1721; NA, WIC 124, Resoluties Elmina, 28 maart 1721; NA, WIC 105, W. Butler aan Heren Tien, 14 augustus 1721.

beslagname. Hij deelde de mening van Van de Poele dat de *Hannibal* hoogstwaarschijnlijk een Engels compagnieschip betrof. Hij wilde vooralsnog niets ondernemen en wachtte de komst van Sanders af.[160]
In de daaropvolgende dagen escaleerde de situatie. Het schip van Sanders werd diverse malen door de Denen beschoten, zonder overigens schade aan te richten, en de Engelse koopman vroeg versterking aan die hem vanuit Cape Coast Castle werd verleend. Sanders hield echter voet bij stuk en was ervan overtuigd dat de Engelsen met ingezetenen uit de Republiek onder één hoedje speelden. Hij schreef 'dat ik wel bewust ben dat de Heer Phipps met de Rotterdammers correspondeert'. Volgens Sanders stelde de Compagnie alles in het werk om de Zeeuwen van de West-Afrikaanse kust te weren, maar ondertussen leed zij meer schade door deze zogenaamde Engelse schepen.[161]
De Engelsen wachtten de ontwikkelingen niet af en toen de *Hannibal* begin april 1721 naar Elmina werd overgebracht, sloegen ze toe. De bark werd hernomen en de bemanningsleden, bestaande uit de stuurman en veertien zeelieden van de *Nieuwe Faam*, werden als piraten gevangengenomen. Sanders zon op wraak. Als vergelding wilde hij alle Engelse schepen die op de rede van Annemabo voor anker lagen veroveren, of in de grond boren. Dit voornemen werd door Elmina verworpen, omdat de zaak daardoor alleen maar zou escaleren. Butler beriep zich daarbij op een resolutie van de Heren Tien van 16 mei 1685, waarin het compagniepersoneel in Afrika tot voorzichtigheid werd gemaand inzake buitenlandse schepen die vanuit Nederlandse havens naar Afrika waren vertrokken. Hij besloot om protest aan te tekenen bij Phipps en restitutie van schip en lading, alsmede de vrijlating van de bemanningsleden te verlangen. In het verzonden bezwaarschrift omschreef hij de *Hannibal* als lorrendraaier en de firma Senserff als reder.[162]
Phipps was geenszins bereid om het schip terug te geven en onderstreepte nogmaals dat het een Engels compagnieschip betrof. Hij was bereid om '5000 Ponden Sterlings cautie' te stellen om Butler daarvan te overtuigen. Ook toonde hij geen enkele clementie met de Nederlandse bemanningsleden. Geboeid als zeerovers werden ze onder slechte omstandigheden gevangengehouden. Phipps dreigde om hen later met oorlogsschepen naar Engeland af te voeren, waar hun ongetwijfeld de strop zou wachten.
Ondanks herhaalde verzoeken van Butler bleef Phipps in zijn standpunt volharden. De gevangengenomen zeelieden dienden als wisselgeld om een vergoeding van de WIC los te peuteren. In juni 1721 voerde de Engelse commandeur de druk verder op, door de Nederlandse assistent Jan Willem Sickens gevangen te nemen, die met bus-

160. NA, NBKG, J. Phipps aan W. Butler, 28 maart 1721; Ibidem W. Butler aan J. van de Poele en D. Sanders, 29 maart 1721; Ibidem, J. van de Poele aan W. Butler, 30 maart 1721; Ibidem, W. Butler aan J. van de Poele, 1 april 1721.
161. NA, NBKG 88, J. van de Poele aan W. Butler, 30 maart 1721; Ibidem, D. Sanders aan W. Butler, 5 april 1721.
162. NA, WIC 124 Resoluties Elmina, 7 april 1721; Ibidem, W. Butler aan J. Phipps, 8 april 1721.

Het Engelse fort Cape Coast Castle op de kust van Guinea.
(Foto: Ruud Paesie 2003)

Cape Coast Castle.
Kopergravure in *Historische Beschryving der Reizen* van A.F. Prevost.
(Particuliere collectie)

Het geschut van Cape Coast Castle.
(Foto: Ruud Paesie 2003)

kruit en andere koopmanschappen van Elmina naar Mouree onderweg was. Uiteindelijk zwichtte Butler onder de druk en was hij bereid om de verlangde schadevergoeding uit te keren.[163]

Sanders was in de tussentijd aan een nieuwe kruistocht begonnen. Voor zijn vertrek had hij schriftelijke instructies van Butler ontvangen, waarin nadrukkelijk was vastgelegd dat hij zich verre moest houden van alle Engelse forten en schepen. Bovendien moest hij terughoudendheid betrachten bij visitatie van mogelijke smokkelschepen. Toch verscheen de *Nieuwe Faam* korte tijd later in het zicht van Cape Coast Castle. Phipps liet als begroeting een zeeroversvlag hijsen, bestaande uit 'een roode vlag waarin een witte galg daarin hangende een man'. Daarnaast liet hij negen schoten lossen, waarop 'Sanders met 9 bedanckt heeft'.[164]

De toch al zeer slechte verstandhouding tussen de WIC en RAC werd nog verder vestoord, toen het compagnieschip *Sonnesteijn* op 8 mei 1721 het Engelse schip *Greyhound* opbracht. De bark was een maand daarvoor op de Bovenkust door het compagnieschip gevisiteerd en daarbij werden vergelijkbare bescheiden gevonden als bij de *Hannibal*. Wederom was het vaartuig door de firma Senserff in Rotterdam uitgerust en vervolgens van een commissie van de WIC voor de handelsvaart op Jamaica voorzien. De gezagvoerder van het compagnieschip was daarom van mening dat het om een lorrendraaier handelde, en nam het schip en de lading in beslag.

Zodra Phipps over de beslagname in kennis was gesteld, eiste hij van Butler de onmiddellijke vrijgave van schip en lading, omdat de bark eveneens aan de RAC toebehoorde. Om zijn woorden kracht bij te zetten, dreigde hij met de inzet van de eerdergenoemde oorlogsbodems die nog steeds niet waren gearriveerd. Butler koos eieren voor zijn geld en gaf de bark aan de Engelsen terug. Over de hoogte van de geleden schade kon hij niets mededelen, maar daar zou een onderzoek naar worden ingesteld. De dreiging van een 'volkome rupture tussen ons en de Engelse Natie' was daarmee voorlopig afgewend.[165]

Butler, danig gefrustreerd door de hele geschiedenis, adviseerde de bewindhebbers in Nederland de firma Senserff aansprakelijk te stellen voor de geleden schade. Volgens hem was de 'geheele saak door instigatie van de coopluijden Jacob Senserff en Soon woonende tot Rotterdam aangelegt, en zijnde een directe fraude'. Mochten de bewindhebbers hiertoe overgaan, zo voegde Butler daaraan toe, dan zou hij 'alle particulariteyten en kleenigheden van onkosten in reekeninge opgeven'. Bovendien stelde hij hun voor in het vervolg een borg van particuliere reders te verlangen bij de pasaanvraag en een klacht bij de Engelse resident in te dienen.[166]

163. NA, NBKG 88, Rapport van J. Gottfried en J. Pranger, 10 april 1721; Ibidem, Dagregister Elmina, 19 juni 1721.
164. Ibidem, Instructiebrief voor D. Sanders, 10 april 1721; Ibidem, Dagregister Elmina, 13 april 1721.
165. NA, WIC 124, Resoluties Elmina, 9 mei 1721; NA, NBKG 88, Dagregister Elmina, 11 en 12 mei 1721.
166. NA, WIC 105, W. Butler aan Heren Tien, 14 augustus 1721.

Ook voor Sanders was daarmee de kous nog niet af. Hij had zich niet alleen bij Butler zeer impopulair gemaakt, ook onder zijn bemanningsleden heerste grote onvrede. Met name de gevangenneming en behandeling van hun collega's zette veel kwaad bloed. Op 3 mei 1721 werd hij door de voltallige bemanning afgezet en geboeid in zijn kajuit opgesloten. Zij weigerden om langer onder 'zijn cruel gebied en goddeloose commando' te staan en Gerbrand Pranger, de opperstuurman, nam het gezag van hem over. Bij aankomst in Elmina overhandigde deze twee petities aan Butler. De eerste was door alle zeelieden van de kruiser ondertekend en de tweede door de vier belangrijkste officieren. Butler was niet verrast door de muiterij, maar gelastte wel een onderzoek. Deze onderzoekscommissie, bestaande uit de fiscaal en twee andere functionarissen, kwam al spoedig tot de conclusie dat Sanders in zijn verantwoordelijkheid als gezagvoerder ruim tekort had geschoten, en liet hem in arrest nemen.[167]
Toen eind november 1721 opnieuw een Engels vaartuig door een compagnieschip werd opgebracht, wist Butler niet hoe snel hij moest reageren. Volgens Gerrit de Haan, schipper van het betreffende compagnieschip, was de opgebrachte *Sarah Gally* in Rotterdam uitgerust en had de schipper geen paspoorten kunnen tonen. Bovendien had De Haan van een Engelse koopman vernomen dat het om een interloper ging en waren er nog drie 'van die selfde reeders op de boven cust', die elkaar om de drie weken zouden volgen 'om dat de een den ander geen afbreuk soude doen'. Butler trok de opmerkingen van de Engelse koopman sterk in twijfel en meende dat het een 'schelmagtige en boosaardigste trek' was om een confiscatie uit te lokken. Dat zou de Engelsen dan een ideale aanleiding geven met hun oorlogsbodems te interveniëren. Hij berispte De Haan en instrueerde hem zich in het vervolg niet met de Engelsen te bemoeien, want daar hadden zij meer dan genoeg problemen mee gehad.[168]
De Engelse reders hadden de slag gewonnen en bleven in de daaropvolgende jaren vanuit Rotterdam opereren. In een memorie, die in mei 1723 was opgenomen in de notulen van de Zeeuwse bewindhebbers, stond vermeld, dat er in het voorgaande jaar niet minder dan dertien particuliere schepen vanuit Rotterdam naar Guinea waren gezeild.[169] In de eerste maanden van 1723 waren daar nog twee bijgekomen. Ook andere bronnen vermeldden verhoogde handelsactiviteiten vanuit Rotterdam. Zo berichtte de *Oprechte Haerlemse Courant* in 1724 dat alleen al in de maand augustus vier schepen in de Maasstad waren uitgerust, die na een korte stop in een Engelse havenplaats hun reis naar West-Afrika hadden vervolgd.[170]

167. NA, WIC 124, Resoluties Elmina, 20 mei 1721; NA WIC 105, W. Butler aan Heren Tien, 14 augustus 1721.
168. NA, NBKG 88, G. de Haan aan W. Butler, ongedateerd; Ibidem, H. Kemner aan W. Butler, 29 november 1721; Ibidem, Dagregister Elmina, 1 en 2 december 1721;
169. NA, CR 577, Memorie van Zeeuwse bewindhebbers, mei 1723.
170. OHC, 22 en 29 augustus 1724.

Baten en lasten

Het verlies dat de Compagnie heeft geleden door het optreden van lorrendraaiers en Portugese smokkelaars is moeilijk meetbaar. De toegenomen concurrentie, die mede door de Engelse particuliere scheepvaart werd veroorzaakt, heeft de handel van de WIC ontegenzeglijk veel schade berokkend. Over de omvang van het inkomstenverlies kan slechts gespeculeerd worden. Wel kunnen de investeringen worden gemeten die de Compagnie zich heeft getroost in de bestrijding van de smokkelhandel.

Tussen 1699 en 1734 heeft de WIC 24 kruisers uitgereed met een gemiddelde reisduur van twintig maanden. Voor de berekening van onkosten die gemoeid waren met de uitreding van deze compagniekruisers, zijn de kosten van aankoop, vertimmeringen, equipage en de gage en mondkosten van de bemanningsleden bijeengebracht. We moeten ons realiseren dat daarmee niet alle kosten zijn gedekt. De Compagnie heeft bijvoorbeeld grote schade geleden door het verlies van enkele kruisers. Zo werd in 1706 de *Gouden Arent* door Franse kapers genomen en in 1718 verloor de Compagnie de *Faam* tijdens een treffen met lorrendraaiers. Zes jaar later verloor zij opnieuw een kostbare kruiser, toen de *Nieuwe Faam* schipbreuk leed op de West-Afrikaanse kust. Daarnaast zijn de reparatiekosten die tijdens het verblijf aan de West-Afrikaanse kust noodzakelijk waren door bijvoorbeeld schade die was opgelopen door gewelddadige confrontaties met lorrendraaiers of andere schepen, hier niet meegerekend.

Veruit de meeste kruisers werden door de Compagnie gekocht of in opdracht gebouwd. De bouw- of aankoopkosten zijn van enkele kruisers bekend. Zoals we in het voorgaande zagen, hanteerde men destijds een boekhouding waarbij de aanschafprijs van het schip in een keer op de eerste equipage werd afgeschreven. In het geval dat een fregat na aankoop direct als kruiser werd ingezet, vinden we deze kosten terug in de equipage (zie bijlage XIII). Wanneer een schip eerst als retourschip werd ingezet en vervolgens als kruiser, ontbreken deze afschrijfkosten. Voor vijf kruisers is dat het geval. Daarnaast ontbreken de kosten van vertimmering en uitrusting van drie kruisers. Voor deze onbekende uitgaven is een bedrag geschat van 100.000 gulden.

Voor de berekening van de personele kosten kunnen we putten uit een serie documenten. Het was in die dagen namelijk gebruikelijk dat zeelieden bij hun vertrek uit de Republiek twee maanden gage als voorschot kregen en deze uitbetaling werd op de balans van de equipagekosten belast.[171] Aan de hand van deze gegevens kunnen we voor de kruisers waar dit cijfermateriaal ontbreekt, toch een nauwkeurige onkostenberekening maken. Voor de calculatie is uitgegaan van het maandgeld vermenigvuldigd met de reisduur in maanden. Door het grote aantal laagbetaalde functies aan boord van een kruiser was de gage per bemanningslid laag. Dit gemiddelde bedroeg veertien gulden. Wanneer de bezetting bekend is, zijn we dus in staat om het maandgeld te berekenen.[172] Zie hiervoor eveneens bijlage XIII.

171. NA, WIC 1282-1304, Rekeningen van cargasoen, vivres en equipagebehoeften van de afzonderlijke kamers van de WIC, 1701-1723.

172. Om dubbeltelling te voorkomen, zijn de twee maanden handgeld van de bemanning die niet werden genoemd, van de equipagekosten afgetrokken. Totaal was dat een bedrag van 16.890 gulden.

Voor de kostgeldberekening is een vergelijkbare berekening uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van het aantal bemanningsleden en de kosten van levensonderhoud. Volgens directeur-generaal Van Sevenhuijsen bedroegen de dagelijkse mondkosten zes stuivers per bemanningslid.[173] Van slechts één kruiser is het aantal zeelieden onbekend. Hiervoor is een schatting gemaakt.[174]

Naast kruisers werd in de eerste twee decennia van de achttiende eeuw nog een aantal compagnieschepen voor langere perioden ingezet om de naleving van het octrooi af te dwingen. Dit waren voornamelijk retourschepen. De beslissing om deze compagnieschepen, naast de in de Republiek uitgerede compagniekruisers, als tijdelijke kruisers in te zetten, lag bij de directeuren-generaal te Elmina. Zo werd in november 1700 de veroverde lorrendraaier *Carolus Secundus* twintig maanden als kruiser ingezet.[175] Soms was er zelfs geen kruiser in de Afrikaanse wateren gestationeerd en rustte de maritieme handhaving van het handelsmonopolie geheel op retourschepen. Volgens Den Heijer bestond het gemiddelde aantal bemanningsleden op retourschepen uit 35 koppen. Slavenhalers telden gemiddeld 40 zeelieden.[176] Voor compagnieschepen, die naast de aanwezige kruisers voor patrouilledoeleinden werden ingezet, lag de bezettingsgraad iets hoger. Zo telde de hiervoor genoemde *Carolus Secundus* 57 koppen en kreeg het retourschip *Eva Maria* in 1706 25 extra zeelieden, toen het als kruiser werd ingezet.[177] Gemiddeld zal het aantal bemanningsleden ergens tussen de 45 en 50 zeelieden hebben geschommeld.

De kosten van deze extra inzet zijn slechts bij benadering vast te stellen. We weten bijvoorbeeld niet of er speciale voorzieningen werden getroffen in de vorm van aanpassingen of vertimmeringen van de schepen en wat de kosten daarvan zijn geweest. Daarom zijn we ons bij de onkostenberekening beperken tot de inzetbare tijd van deze compagnieschepen bij de bestrijding van de smokkelhandel en de daarmee samenhangende kosten van gages en mondkost voor de bemanning. De totale kosten daarvan zijn beraamd op 77.000 gulden.[178]

Ook de inkomsten die voortvloeiden uit de inzet van kruisers en andere compagnieschepen, valt slechts bij benadering vast te stellen. Een nauwkeurige berekening van de revenuen van opgebrachte lorrendraaiers en in beslag genomen goederen van Portugese slavenhalers is natuurlijk wel te geven. Maar hoe berekenen we bijvoor-

173. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 30 mei 1701.

174. Dat was de *Nieuwe Faam* in 1724. Het aantal bemanningsleden is geschat op 140. Zie bijlage XIV.

175. NA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, 15 januari 1701.

176. Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, tabel 5.2.

177. NA, WIC 97, Monsterrol *Carolus Secundus,* 1701; NA, WIC 1287, P. Nuijts aan Heren Tien, 30 maart 1706.

178. In totaal zijn veertien compagnieschepen circa zeventig maanden voor de bestrijding van de smokkelhandel ingezet. Met het genoemde aantal bemanningsleden volgt daaruit een maandelijks bedrag van ongeveer zevenhonderd gulden aan gage. Het kostgeld bedroeg 6 stuivers per dag per bemanningslid. Gage en kostgeld geven dan een maandelijks bedrag van ongeveer 1.100 gulden.

beeld de inkomsten van de kusthandel en de retourvaart? En welk deel van de tolgelden die Portugezen afdroegen om handel te mogen drijven op de West-Afrikaanse kust, mogen we op conto van de aanwezige kruisers schrijven. Want zonder de dreiging van visitatie zou de bereidheid om deze tolheffing te betalen, beduidend lager zijn geweest. Van veruit de meeste lorrendraaiers die in de achttiende eeuw werden opgebracht, zijn goede taxaties bewaard gebleven. Van slechts enkele ontbreken die of zijn onvolledig. Zo ontbreken van twintig opgebrachte smokkelschepen bijvoorbeeld de buitgelden voor het compagniepersoneel, maar die zijn aan de hand van andere gegevens vast te stellen. De confiscaties van lorrendraaiers leverde de Compagnie circa 1.280.000 gulden op. Zie bijlage IX. Dit bedrag mogen we overigens niet gelijkstellen aan de schade die de belanghebbenden bij de smokkelhandel hebben geleden, want dat lag beduidend hoger door de afgedragen assurantiepremies en nieuw waarden van het cargasoen. Zo becijferde Samuel Radermacher rond 1730 een schadepost van 1.760.725 gulden voor 26 opgebrachte Zeeuwse lorrendraaiers, wat slechts de helft was van alle opgebrachte lorrendraaiers in de achttiende eeuw. Daarin was de voering van de bemanning meegerekend, maar de Compagnie gaf die in veel gevallen aan de zeelieden terug. De waarde van deze particuliere ladingen bedroeg 432.830 gulden. Daarnaast berekende hij nog een inkomstenderving van 1.320.500 gulden, wat een totaalschadebedrag opleverde van 3.081.225 gulden.[179] Naast opgebrachte lorrendraaiers confisqueerde de Compagnie nog drie Portugese schepen en twee Franse, wat circa 75.000 gulden heeft opgebracht. De waarde van in beslag genomen goederen van Portugese smokkelaars vertegenwoordigde een bedrag van 774.000 gulden. Gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw leverde dat de Compagnie tezamen 2.129.000 gulden op.

Tabel 5.2. Baten- en lastenoverzicht inzet kruisers, 1699-1734

Inkomsten specificatie (guldens)		Uitgaven specificatie (guldens)	Baten
opgebrachte lorrendraaiers	1.280.000	aankoop en vertimmering kruisers	628.000
opgebrachte Franse en Portugese schepen	75.000	huur van de kruiser *Tijger*	16.000
goederen Portugese slavenhalers	774.000	maandgeld bemanning kruisers	667.200
		kostgeld bemanning kruisers	409.725
		inzet andere compagnieschepen	77.000
totaal	2.129.000	totaal	1.797.925

Bronnen: bijlagen IX en XIII

179. ZA, RvC L/13 en NA, CR 596, Lijst van geconfisqueerde Zeeuwse schepen, vanaf 1714.

Uit deze analyse blijkt dat de inzet van kruisers een licht batig saldo heeft opgeleverd en dat zal een belangrijke reden voor de WIC zijn geweest tot 1734 kruisers uit te reden. Toch is deze analyse slechts een boekhoudkundige benadering die de werkelijkheid deels vertaald. Zo verloor de WIC drie kostbare kruisers die niet in het lastenoverzicht zijn opgenomen. Daarnaast heeft de Compagnie tussen 1700 en 1730 slechts 52 lorrendraaiers opgebracht. In diezelfde periode werden naar schatting tussen de 490 en 520 lorrendraaiers in verschillende Zeeuwse en Hollandse havensteden uitgereed.[180] Slechts tien procent van alle uitgerede lorrendraaiers is dus door compagnieschepen opgebracht. Uiteraard hebben van de overige negentig procent niet alle smokkelschepen hun handelsmissie voltooid. Een deel strandde, of werd door Fransen gekaapt of door zeerovers genomen. Toch heeft het overgrote deel van alle uitgerede lorrendraaiers met succes op Afrika gevaren en de schade die de Compagnie daardoor is toegebracht, moet aanzienlijk zijn geweest.

Besluit

Gedurende de laatste (ongewijzigde) octrooiperiode van de WIC (1700-1730) heeft de Compagnie voor haar maritieme handhaving bijna permanent kruisers in de Afrikaanse kustwateren gestationeerd. Hiermee waren hoge kosten gemoeid. Deze middelgrote tot grote fregatten, met een bewapening van twintig tot dertig stukken geschut, werden hoofdzakelijk door de kamer Amsterdam uitgereed. Zij droeg ook zorg voor de selectie en aanstelling van de bemanning, die op kruisers gemiddeld rond de honderd koppen telde. De specifieke en vaak moeilijke omstandigheden waaronder de vaart op Afrika plaatsvond, vroeg om ervaren gezagvoerders. Daarom selecteerden de bewindhebbers bij voorkeur oudgedienden. Daar zijn ze echter niet altijd in geslaagd. Door gebrek aan gekwalificeerde kapiteins, moesten zij soms zelfs hun toevlucht nemen tot het aanstellen van voormalige schippers van lorrendraaiers. Bijna dertig van dit soort schippers hebben gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw dienstgedaan op compagnieschepen. Daarvan waren er vijf gezagvoerder op een compagniekruiser. Dit opmerkelijke benoemingsbeleid werd rond 1720 zelfs onderdeel van een nieuwe politieke koers die de WIC inzette bij de bestrijding van de smokkelhandel. Daarmee wilde zij onder meer de belanghebbenden bij de smokkelhandel schaden door deze hun ervaren officieren te ontnemen. De praktijk wees echter anders uit. De smokkelhandel nam weliswaar af, maar de Compagnie werd ook geconfronteerd met enkele ongewenste situaties.

Compagniekruisers werden niet alleen ingezet tegen lorrendraaiers uit de Republiek. Ook Portugese smokkelaars, die vanaf het einde van de zeventiende eeuw in toenemende mate vanuit Brazilië slavenhandel bedreven op de West-Afrikaanse kust, werden doel van inzet. Het was de Portugezen niet verboden op de West-Afrikaanse kust handel te drijven, mits zij daarvoor een handelspas in Elmina aanvroegen. Deze werd hun verstrekt na betaling van tien procent van de scheepslading als tolgeld. Wel was

180. Zie hoofdstuk 1.

het hun verboden Europese koopmanschappen te verhandelen. Slechts Braziliaanse producten waren toegestaan. Bij ontduiking van het tolgeld of overtreding van het importbeleid werden de ingekochte slaven en contrabande in beslag genomen. Tussen 1700 en 1730 werden in totaal negentig Portugese smokkelaars door compagnieschepen te Elmina opgebracht, waarvan de lading werd geconfisqueerd.
Daarnaast werden kruisers ook voor secundaire doelen ingezet, die zowel een handels- als militair karakter konden hebben. Zo fungeerden de kruisers als koopvaarders, omdat ze bij vertrek uit patria koopmanschappen en victualiën voor het compagniepersoneel in West-Afrika vervoerden en op de thuisreis Afrikaanse producten verscheepten. Het militaire aspect kwam in verschillende vormen tot uiting. Zo dienden de kruisers in oorlogstijd met name als konvooiers tegen Franse kapers en werden ze in vredestijd bij verschillende missies ingezet.
Nadat lorrendraaiers te Elmina waren opgebracht, werden de schepen geïnventariseerd en vervolgens getaxeerd. Dit geschiedde door de fiscaal en het doel was tweeledig. Enerzijds diende dit als waardebepaling voor de Compagnie, waarna onder andere het buitgeld voor de bemanning van de kruiser kon worden vastgesteld. Anderzijds diende het als controlemiddel tegen diefstal, gepleegd door dezelfde bemanning. Daarna volgde het gerechtelijk proces. Ondanks de strenge straffen die overtreders van het octrooi in het voorruitzicht waren gesteld, werden deze in de praktijk niet uitgesproken. Veelal traden voormalige zeelieden van lorrendraaiers in compagniedienst met behoud van verdiende gage en voering.
In haar strijd tegen de smokkelhandel heeft de Compagnie successen geboekt die de aanschaf- en uitredingkosten van kruisers volledig hebben gedekt. Het leverde zelfs een licht batig saldo op. Toch is een kanttekening hierbij op zijn plaats, want slechts tien procent van alle uitgerede lorrendraaiers werd door compagnieschepen opgebracht. De werkelijke schade die de Compagnie door de smokkelhandel is toegebracht, zal dus aanzienlijk groter zijn geweest. Helaas is hier geen cijfermatige schaderaming van te bepalen, maar we mogen ervan uitgaan dat de schade de successen van de Compagnie in haar strijd tegen de smokkelhandel ruimschoots heeft overtroffen.

Samenvatting

Op 3 juni 1621 verleenden de Staten-Generaal het octrooi aan de West-Indische Compagnie, waarmee zij het alleenrecht verwierf op de scheepvaart en handel in het Atlantisch gebied. Alle particuliere compagnieën voor de West-Afrikaanse handel werden daarna officieel ontbonden. Desondanks werd de WIC al snel geconfronteerd met ontduiking van het handelsmonopolie. Vooral Hollandse kooplieden waren sterk gekant tegen compagnieën met een monopolistisch karakter en zij wisten gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw vrijhandel te bedingen binnen bepaalde delen van het WIC-octrooigebied. Hoewel hun Zeeuwse collega's aanvankelijk tegen een gedeeltelijke ontmanteling van het handelsmonopolie waren gekant, zouden zij na de Vrede van Munster in toenemende mate bij de illegale goederen- en slavenhandel betrokken raken. Deze verschuiving van een monopolie- naar een vrijhandelspolitiek, die zich halverwege de zeventiende eeuw langzaam in Zeeland heeft voltrokken, kan verklaard worden door de economische achteruitgang van het gewest. Bovendien hadden de Zeeuwen vanouds veel handelsbelangen in het Atlantisch gebied en kenden zij een lange traditie in de risicovolle scheepvaart. Ontduiking van het handelsmonopolie was een van de facetten van deze handelsvaart. Na het faillissement van de Eerste WIC en de heroprichting van de Tweede WIC zou de illegale handelsvaart op Afrika zelfs een typisch Zeeuwse aangelegenheid worden. Hoewel de illegale goederen- en slavenhandel permanent werd bedreven, was de intensiteit ervan aan sterke schommelingen onderhevig. Tijdens oorlogen legden veel Zeeuwse reders zich toe op de kaapvaart, om na het sluiten van de vrede weer over te schakelen op de smokkelhandel. Vanaf 1685 nam de illegale handelsvaart op West-Afrika een hoge vlucht om na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog zijn hoogtepunt te bereiken. Vele tientallen smokkelschepen werden in die naoorlogse jaren in de Republiek uitgereed. Aanvankelijk richtten de smokkelaars zich voornamelijk op de Afrikaanse goederenhandel, maar vanaf het eind van de zeventiende eeuw gingen zij zich ook in toenemende mate met de slavenhandel bezighouden. Ongeveer een derde van de lorrendraaiers was bij de driehoekshandel betrokken. Toch wist de Compagnie de smokkelhandel enkele zware slagen toe te brengen en werden er in de eerste vijf jaar na de Vrede van Utrecht maar liefst 28 lorrendraaiers door compagnieschepen opgebracht. Een recordaantal in de geschiedenis van de WIC.
Hoewel de WIC de smokkelhandel met alle mogelijkheden bestreed, was zij niet in staat om die in te dammen. Integendeel. Aan het einde van de zeventiende eeuw zou de lorrendraaierij sterk groeien en werden er gedurende de eerste octrooiperiode van de Tweede WIC naar schatting 320 tot 350 smokkelschepen vanuit de Republiek voor de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika uitgereed. In de achttiende eeuw zou dit aantal verder oplopen tot ruim vijfhonderd, waarvan er 442 zijn getraceerd. Wanneer deze cijfers met die van de WIC worden vergeleken dan kunnen we slechts vaststellen dat de omvang van de smokkelhandel, gemeten in scheepsbewe-

gingen, in het laatste kwart van de zeventiende eeuw gelijk was met die van de Compagnie. In de achttiende eeuw zou dat aantal zo sterk toenemen dat die het aantal uitredingen van compagnieschepen in ruime mate overtrof. Het aantal smokkelreizen was bijna twee keer zo groot als het aantal scheepsreizen van de Compagnie.
Voordat de Staten-Generaal het grondig herziene octrooi aan de WIC in 1730 verleenden, was de smokkelhandel toen al over zijn hoogtepunt heen. Vanaf 1720 zou deze namelijk sterk afnemen. Daaraan hebben meerdere factoren een rol gespeeld, zoals de succesvolle bestrijdingscampagne van de smokkelhandel door de WIC en het in compagniedienst nemen van voormalige lorrendraaiers. Daarnaast investeerden veel Zeeuwse kooplieden in 1720 in de nieuw opgerichte Middelburgse Commercie Compagnie. Deze nieuwe Zeeuwse handelorganisatie zou uiteindelijk uitgroeien tot een belangrijke Nederlandse speler op de Afrikaanse kust. De illegale goederen- en slavenhandel kende haar bloeiperiode dus tussen 1685 en 1720. In totaal zijn tijdens de twee octrooiperioden van de Tweede WIC (1674-1730) 725 smokkelreizen getraceerd. Daaruit kunnen we concluderen dat er in de genoemde periode tussen de 800 en 850 lorrendraaiers op West-Afrika hebben gevaren. Daarvan was ruim driekwart uit het Zeeuwse gewest afkomstig.
De belanghebbenden die achter de smokkelhandel zaten, waren zowel kooplieden die tot de maatschappelijke middenlaag gerekend konden worden, als regenten of leden van vooraanstaande regentenfamilies. Zij behoorden tot de sociaal-economische elite van het Zeeuwse gewest. Toch waren niet alleen Zeeuwen bij de illegale vaart op West-Afrika betrokken. Ook Hollandse kooplieden doken geregeld op en onder hen bevonden zich eveneens invloedrijke regenten. Om veiligheidsredenen werkte een aanzienlijk deel van hen met Zeeuwse kooplieden samen. De overigen, veelal van Sefardische of Asjkenazische joodse afkomst, gebruikten andere kanalen en hun handelspartners zaten voornamelijk op het Iberische schiereiland.
De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika kon investeerders grote winsten, maar ook enorme verliezen opleveren. Om deze risico's te verkleinen, bestonden er meerdere vormen van risicospreiding. De belangrijkste was de participatiedeling door partenrederij. In zeventiende en achttiende eeuw was dit een gangbare ondernemingsvorm, waarbij de financiering van uitrusting en lading van smokkelschepen in handen was van meerdere personen. Daarbij trad één persoon als boekhouder op, die zowel verantwoordelijk was voor de uitrusting van het schip als de afhandeling van het noodzakelijke papierwerk.
Een andere vorm van risicobeheersing waren gespreide investeringen. Daarbij participeerden kooplieden niet alleen in de smokkelhandel, maar waren ook betrokken bij de kaapvaart en de reguliere koophandel op bijvoorbeeld het Middellandse Zeegebied, de Levant of West-Indië. Daarnaast had een aantal kooplieden belangen in bepaalde takken van nijverheid, zoals de buskruitfabricage of touwslagerijen. Ook beleggingen in de grote handelscompagnieën, zoals de WIC en VOC, behoorden daartoe. Als hoofdparticipanten van de eerstgenoemde handelsorganisatie hadden zij daardoor tevens toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten en konden het beleid van de Compagnie in zekere mate sturen.

Ondanks de vele kleine partenrederijen, betekende dat geen versnippering van de organisatiestructuur. Er was sprake van een uitgebreid netwerk van kooplieden en regenten in binnen- en buitenland die bij de illegale goederen- en slavenhandel op Afrika betrokken was. Bovendien genoten de belanghebbenden bij de smokkelhandel volop bescherming door een sterke vertegenwoordiging in zowel de stedelijke als gewestelijke bestuursorganen. De organisatiegraad was hoog en deed niet onder voor die van de Compagnie.
De bemanning van lorrendraaiers, in het bijzonder de officieren, kwam grotendeels uit Zeeland. Aangespoord door een aantrekkelijk beloningsysteem waren zij bereid om in de risicovolle scheepvaart dienst te nemen. Daarbij was kennis van het West-Afrikaanse kustgebied en van de Afrikaanse markten van groot belang voor het welslagen van de reis.
Naast goed personeel was een goede voorbereiding voor het welslagen van de handelsmissie noodzakelijk. De organisatoren van de smokkelhandel waren niet alleen goed geïnformeerd over de Afrikaanse vraag naar handelsgoederen, maar waren bovenal goed bekend met de gevaren die op de loer lagen. Daarom werden de meeste lorrendraaiers tegen de risico's van de zee verzekerd. De assuradeurs verlangden daarvoor hoge premies die tijdens oorlogstijd tot boven de dertig procent konden stijgen. Ook werd er veel aandacht besteed aan het materieel. De meeste smokkelschepen waren welbezeilde en wendbare middelgrote fregatten die hun vijanden doorgaans het nakijken lieten. Bovendien waren de meeste lorrendraaiers goed bewapend die voor confrontaties met compagnieschepen van de WIC niet terugdeinsden. Daarbij werden tactieken uit de kaapvaart niet geschuwd. Tussen 1698 en 1724 vonden er negentien zeegevechten tussen lorrendraaiers en schepen van de WIC voor de West-Afrikaanse kust plaats. Daarbij zijn circa 150 zeelieden op compagnieschepen gesneuveld. Naast snelle en goedbewapende schepen, waren de ervaren schippers goed geïnstrueerd en voorzien van allerlei passen, die een veilige passage naar Afrika garandeerden of waarmee het WIC-octrooi kon worden ontdoken. Lorrendraaiers bezaten weliswaar geen handelsforten op de West-Afrikaanse kust, maar zij wisten door lage verkoopprijzen en giften hoge WIC-functionarissen te corrumperen. Daardoor konden zij op betrekkelijk eenvoudige wijze binnen het octrooigebied van de WIC opereren. Bovendien waren zij welkome gasten bij buitenlandse handelscompagnieën, waar zij volop bescherming genoten. Ook voor de slavenhandel hadden zij, net als de WIC, een Caribisch eiland tot hun beschikking dat als entrepot voor hun slaven diende.
Zowel de plaatselijke als gewestelijke Zeeuwse besturen waren over de ophanden zijnde uitreding van lorrendraaiers goed geïnformeerd, maar traden daar niet tegen op. De protectie, die de Zeeuwse smokkelaars van deze overheden genoten, kan beschouwd worden als een van de maatregelen om de Zeeuwse handelsvaart boven water te houden. Voor veel Zeeuwse regenten was het verbod op de vrije vaart op West-Afrika en de bestrijding van de smokkelhandel een poging om Zeeland economisch ten gronde te richten. Zij waren ervan overtuigd dat de Hollanders hen van de lucratieve handel op Afrika wilden uitsluiten, net als zij eerder hadden gedaan door

tijdens de oorlogsjaren een handelsverbod op brandewijn uit te vaardigen. Ook die maatregel had veel Zeeuwse kooplieden hard getroffen.
Net als de WIC exporteerden lorrendraaiers een uitgebreid assortiment aan koopmanschappen vanuit de Republiek naar de West-Afrikaanse kust. Deze goederensamenstelling was niet constant en varieerde conform de Afrikaanse vraag. Daarbij anticipeerden de belanghebbenden bij de smokkelhandel doorgaans beter op de veranderde Afrikaanse vraag naar Europese koopmanschappen dan het personeel van de WIC. De belangrijkste producten waren textiel, vuurwapens en buskruit, metalen producten en alcoholica en in mindere mate werden kralen, kauries en andere producten in Afrika geïmporteerd.
De samenstelling van de door lorrendraaiers verscheepte koopmanschappen verschilde met die van de WIC. Zo voerden smokkelaars, in tegenstelling tot de Compagnie, veel meer militaire producten uit en soms lagen in de scheepsruimen tienduizenden ponden buskruit opgeslagen. Daarentegen kwamen kauries nauwelijks op de ladingslijsten van smokkelaars voor. Deze verschillen werden voornamelijk veroorzaakt door de vraag in bepaalde Afrikaanse kustgebieden waar lorrendraaiers veel handeldreven.
Een ander verschil met de WIC was de wijze van handeldrijven. Lorrendraaiers bezaten geen handelsforten op de Afrikaanse kust en moesten hun toevlucht nemen tot de tijdrovende kusthandel, waarbij meerdere plaatsen werden aangedaan. De ruilhandel met de Afrikanen vond vervolgens niet aan land plaats, maar op de schepen, waar zowel goud, ivoor en grein, als slaven werden ingekocht. Bij deze handel speelden caboceers of makelaars een belangrijke rol. In tegenstelling tot de WIC bestond er bij de smokkelhandel geen duidelijke scheiding tussen de goederen- en slavenhandel. Wel werden lorrendraaiers voor een primair doel, bijvoorbeeld de goederenhandel uitgereed, waarbij de verworven slaven voor de tussenhandel diende. De omvang van de illegale goederenhandel heeft die van de WIC in bepaalde perioden overtroffen. Vooral in vredestijd werden kostbare ladingen goud en ivoor vanuit Afrika naar Europa geëxporteerd. De gomhandel was nagenoeg geheel in particuliere handen.
Hoewel de driehoekshandel een complexe onderneming was, hebben lorrendraaiers in de achttiende eeuw een doeltreffende logistieke structuur weten op te bouwen waarbinnen zij succesvol konden opereren. Circa een derde van alle uitgerede smokkelschepen was primair voor de trans-Atlantische slavenhandel bestemd. Voor het Atlantische transport maakten smokkelaars gebruik van geprefabriceerde houten constructies waarmee de slaven op de schepen werden ondergebracht en voor de afzet in Amerika waren leveringscontracten gesloten met buitenlandse handelsorganisaties. Daarnaast werden veel slaven naar de Caribische eilanden Sint Eustatius en Sint Thomas vervoerd, die als slavenentrepot dienden voor de omliggende eilanden.
De illegale slavenhandel is veel omvangrijker geweest dat tot nu tot werd aangenomen. Naast de 5.000 tot 10.000 slaven die voor de tussenhandel waren bestemd, zijn er circa 40.000 slaven door lorrendraaiers in Amerika aangeleverd, waar ze tegen contante munt of West-Indische producten werden verhandeld.
Zoals gezegd bestreed de WIC de smokkelhandel naar beste vermogen en heeft gedu-

rende de laatste (ongewijzigde) octrooiperiode (1700-1730) bijna permanent kruisers in de Afrikaanse kustwateren gestationeerd. Voor deze maritieme handhaving van het octrooi waren hoge kosten gemoeid. De ingezette patrouilleschepen waren middelgrote tot grote fregatten, met een bewapening van 20 tot 30 stukken geschut. Deze uitredingen werden hoofdzakelijk door de Amsterdamse kamer van de WIC verzorgd. Zij droeg ook zorg voor de selectie en aanstelling van de bemanning die op kruisers gemiddeld rond de honderd koppen telde. De specifieke en vaak moeilijke omstandigheden waaronder de vaart op Afrika plaatsvond, vroeg om ervaren gezagvoerders. Daarom selecteerden de bewindhebbers bij voorkeur oudgedienden. Daar zijn ze echter niet altijd in geslaagd. Door gebrek aan gekwalificeerde kapiteins, moesten zij soms zelfs hun toevlucht nemen tot het aanstellen van voormalige schippers van lorrendraaiers. Bijna dertig van dit soort schippers hebben gedurende de eerste drie decennia van de achttiende eeuw dienstgedaan op compagnieschepen. Daarvan waren er vijf gezagvoerder op een compagniekruiser. Dit opmerkelijke benoemingsbeleid werd rond 1720 zelfs onderdeel van een nieuwe politieke koers die de WIC inzette bij de bestrijding van de smokkelhandel. Daarmee wilde zij onder meer de belanghebbenden bij de smokkelhandel schaden door hen hun ervaren officieren te ontnemen. De praktijk wees echter anders uit. De smokkelhandel nam weliswaar af, maar de Compagnie werd ook geconfronteerd met enkele ongewenste situaties.
Compagniekruisers werden niet alleen ingezet tegen lorrendraaiers uit de Republiek. Ook Portugese smokkelaars, die vanaf het einde van de zeventiende eeuw in toenemende mate vanuit Brazilië slavenhandel dreven op de West-Afrikaanse kust, werden doel van inzet. Het was de Portugezen niet verboden om op de West-Afrikaanse kust handel te bedrijven, mits zij daarvoor een handelspas in Elmina aanvroegen. Deze werd hen verstrekt na betaling van tien procent van de scheepslading als tolgeld. Wel was het hen verboden om Europese koopmanschappen te verhandelen. Slechts Braziliaanse producten waren toegestaan. Bij ontduiking van het tolgeld of overtreding van het importbeleid werden de ingekochte slaven en contrabande in beslaggenomen. Tussen 1700 en 1730 werden in totaal 90 Portugese smokkelaars door compagnieschepen te Elmina opgebracht, waarvan de lading werd geconfisqueerd.
Daarnaast werden kruisers ook voor secundaire doelen ingezet, die zowel een handels- als militair karakter konden hebben. Zo fungeerden de kruisers als koopvaarders, omdat ze bij vertrek uit patria koopmanschappen en victualiën voor het compagniepersoneel in West-Afrika vervoerden en op de thuisreis Afrikaanse producten verscheepten. Het militaire aspect kwam in verschillende vormen tot uiting. Zo dienden de kruisers in oorlogstijd met name als konvooiers tegen Franse kapers en werden ze in vredestijd bij verschillende missies ingezet.
Nadat lorrendraaiers te Elmina waren opgebracht, werden de schepen geïnventariseerd en vervolgens getaxeerd. Dit geschiedde door de fiscaal en het doel was tweeledig. Enerzijds diende dat als waardebepaling voor de Compagnie, waarna onder andere het buitgeld voor de bemanning van de kruiser kon worden vastgesteld. Anderzijds diende het als controlemiddel tegen diefstal, gepleegd door dezelfde bemanning. Daarna volgde het gerechtelijk proces. Ondanks de strenge straffen die

overtreders van het octrooi in het voorruitzicht waren gesteld, werden deze in de praktijk niet uitgesproken. Veelal traden voormalige zeelieden van lorrendraaiers in compagniedienst met behoud van verdiende gage en voering.
In haar strijd tegen de smokkelhandel heeft de Compagnie successen geboekt die de aanschaf- en uitredingkosten van kruisers volledig hebben gedekt. Het leverde zelfs een licht batig saldo op. Toch is een kanttekening hierbij op zijn plaats, want slechts tien procent van alle uitgerede lorrendraaiers werd door compagnieschepen opgebracht. De werkelijke schade die de Compagnie door de smokkelhandel is toegebracht, zal dus aanzienlijk groter zijn geweest. Helaas is hier geen cijfermatige schaderaming van te bepalen, maar we mogen ervan uitgaan dat die de successen van de Compagnie in haar strijd tegen de smokkelhandel ruimschoots heeft overtroffen.

Geraadpleegde bronnen en literatuur

Archivalia

A r c h i e v e n in N e d e r l a n d

Nationaal Archief te Den Haag (NA)

Archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC)

1-8 Notulen van de vergadering van de Heren Tien, 1701-1733.
40 Geheime notulen, 1675-1700.
54-55 Brieven van de Heren Tien naar de kust van Guinea, 1652, 1687-1750.
97-109 Brieven en papieren van de kust van Guinea aan de vergadering van de Heren Tien, 1699- 1733.
124-126 Resoluties van directeur-generaal en raden, 1682-1733.
247-249 Brieven en papieren van Sint Eustatius, 1697-1737.
355-377 Notulen van de kamer Amsterdam, 1700-1722.
447 Geheime notulen, 1701-1750.
484-487 Brieven en papieren van de kust van Guinea, 1699-1734.
619 Brieven en papieren van Sint Eustatius, 1722-1730.
658-664 Notulen van de kamer Zeeland, 1698-1730.
726-740 Notulen van de kamer Zeeland, 1674-1728.
767 Naamlijst der bewindhebbers van de kamer Zeeland, 1674-1739.
775 Recueils van de notulen van de vergadering van de Heren Tien, 1687-1722
798-801 Binnenlandse brieven van kamer Zeeland, 1704-1734.
827 Resoluties van de Staten van Zeeland, rakende de West-Indische Compagnie, 1679-1777.
894 Brieven en papieren van de kamer Maze, 1706-1723.
917-922 Brieven en papieren van de kust van Guinea, 1700-1730.
1024-1025 Brieven en papieren van Ardra en Essequebo, 1675-1718.
1137-1140 Brieven en papieren van Suriname, 1700-1732.
1146-1155 Brieven en papieren van Curaçao, 1688-1735.
1180-1183 Brieven en papieren van de kust van Sint Eustatius, 1688-1730.
1244-1245 Lijsten van aandeelhouders van de WIC, 1678-1764.
1249 Ontvangsten uitgaafboek van paspoorten voor de vaart op Afrika, 1730-1745.
1282-1304 Brieven en papieren van de kust van Guinea, Curaçao en Suriname, Sint Eustatius en uit Engeland. Rekeningen van ‘cargasoenen, vivres en equipagebehoefte van de respectieve kamers en biljetten van verkoping aan de kamer Maze’, 1701-1723.

Archief van de admiraliteitscolleges (AA)

2434-2444 Resoluties, brieven, rapporten en rekwesten admiraliteit Zeeland, 1700-1730.
2522-2550 Resoluties, admiraliteit Zeeland, 1699-1730.

Collectie Aanwinsten, Eerste Afdeling (CA)
944 Dagregister gehouden door Pieter Nuijts, 1706-1707.
992 Notulen WIC, kamer Zeeland.

Admiraliteitscolleges, Verzameling J. Bisdom (AVB)
235-236 Extract resoluties van de Staten-Generaal, de Staten van Holland, de bewindhebbers van de West-Indische Compagnie, Directie der Sociëteit van Suriname, octrooien en reglementen betreffende het bestuur der West-Indische koloniën, de handel en vaart op deze, de geschillen tussen de Compagnie en de admiraliteit over de recognitie, 1624-1752.

Archief Isaac van Hoornbeek (IvH)
346 Memorie van de WIC voor de Staten-Generaal, betreffende de verkoop van een bij de kust van Afrika (*Juffrouw Cornelia*) in beslag genomen schip, 1682.
353 Klacht van de WIC inzake schadeloosstelling van het schip *Vlissings Welvaren*, 16 juni 1716.
354 Memorie van D. van Meynertshagen inzake het in beslag nemen van het schip *Koning van Pruijsen*, 1716.
355 Missive van de WIC aan de Staten-Generaal, betreffende het in beslag nemen van het schip *Koning van Pruijssen*, 1716.
357 Gedrukte missive van de WIC aan de Staten-Generaal, betreffende het in beslag nemen van het schip *Marquis de Prié*, 1719.
358 Gedrukte missive van de WIC aan de Staten-Generaal, betreffende vijandelijk treffen tussen Zeeuwse schepen en enige van de WIC, 1719.
359 Gedrukte missive van de WIC aan de Staten-Generaal, betreffende het in beslag nemen van een schip uit Oostende, 1719.
360 Akte van attestatie, inzake smokkel van gom uit Arguin, 1719.
362 Stukken betreffende het veroveren van het fort Arguin door de Fransen op de WIC, 1721-1724.
365 Stukken betreffende het in beslag nemen van de schepen *Dry Marrijs* en de *Witte Moor* door de WIC, 1726.
368 Missive van Ernst Pesters, resident te Brussel aan Staten-Generaal over het in beslag nemen van de schepen *Marquis de Prié* en *Flandria* door de WIC en de beslagname van de Commany door de Compagnie van Oostende, 1721.
377-379 Diverse stukken van de WIC betreffende de oprichting van de Compagnie van Oostende.

Archief Collectie Radermacher (CR)
555 Notulen van de vergaderingen van hoofdparticipanten ter verkiezing van bewindhebbers voor de West-Indische Compagnie, 1674-1721.
573 Lijst van recognitie betaald voor de uitgaande schepen en napremie voor de thuiskomende schepen.
575 Lijst der uitgelopen schepen van de verschillende kamers der WIC, met aantekeningen omtrent bestemming, schipper, datum van aankomst en vertrek, enz., 1714-1728.

576 Lijsten van schepen van de afzonderlijke kamers van de WIC, met aantekening betreffende hun lengte, jaar van aanbouw, bemanning enz., 1720-1729.
577 Notulen van de vergaderingen van de WIC-bewindhebbers van kamer Zeeland door Samuel Radermacher, 1721-1728.
591 Stukken betreffende geschillen tussen Portugal en de WIC over de handel aan de kust van Guinea, 1723-1730.
592 Plakkaten van de WIC tegen de particuliere handel op de kust van Guinea, 1715.
596 Stukken betreffende het verlenen van de vrije vaart op de kust van Afrika onder betaling van een recognitie aan de WIC, 1729-1734.
631 Gedrukte memorie van de gewezen commandeur van Sint Eustatius en Saba, I. Lamont aan de Heren Tien, 1706.

Consulaatsarchief Smirna (CS)
678 Algemene stukken.

Gezantschapsarchief Coenraad van Heemskerck (GCvH)
440 Stukken betreffende het opgebrachte fregat *Salamander*, 1698.
454 Dossier inzake de inbeslagname van het schip *Pieter.*
456 Stukken betreffende de inbeslagname van het schip *Fortuyn.*
457 Stukken betreffende de inbeslagname van twee slavenschepen van Pieter Boucherye.

Archief Nederlandse Bezittingen ter Kuste van Guinea (NBKG)
82-95 Journalen van Elmina en registers van briefwisselingen met de buitenforten, 1715-1730.
248-267 Minuut-sententiën met bijbehorende processtukken, 1699-1733.

Collectie Verspreide West-Indische Stukken 1614-1875 (VWIS)
21 Gedrukte verklaring van de WIC, waarom er uit de Oostenrijkse Nederlanden niet gevaren mag worden op de Kust van Guinea.
22 Gedrukte deductie door de WIC aan Staten-Generaal wegens het nemen van twee schepen genaamd de *Marquis de Prie*, 1719.
23 Twee gedrukte stukken van de WIC aan de Staten-Generaal, betreffende het nemen van het compagnieschip *Marquis de Prie* en *Commany,* 1719.
35 Stukken tussen Engeland en de Republiek tot ‘weeringe van wederzijts lorrendrayerijen’.
260 Gedrukt stuk van de kamer Rotterdam van de WIC aan de Staten-Generaal betreffende een geschil met de admiraliteit, 1716.
261 Rekwesten van de West-Indische Compagnie aan de Staten-Generaal om maatregelen te nemen tegen de lorrendraaiers die vanuit Zeeland verboden handel drijven op Guinea en Sint Eustatius, 1719.
721 Documenten betreffende de aanval door de twee lorrendraaiers *Braambosch* en *Westermeer* op het compagnieschip *Rusthof*, 1724-1725.
904 Stukken betreffende de vrije vaart op Afrika, 1727-1731.
928 Memorie van ingehandelde retourwaren van de kust van Guinea, 1675-1731.
929 Lijsten van geconfisqueerde goederen op de kust van Guinea, 1725-1731.

1007 Memorie van kamer Amsterdam van de WIC betreffende de geschillen met de Brandenburgse Afrikaanse Compagnie, inzake de handel op de kust van Guinea, 1686.
1167 Akkoord tussen de WIC en RAC, niet gedateerd.
1244 Lijst van schepen voor de vrije vaart op Afrika, 1730-1766.

Archief van de Staten-Generaal (SG)
3290-3789 Resoluties van de Staten-Generaal, 1674-1734.
5769-5777 Liassen, ingekomen brieven en stukken betreffende de West-Indische zaken, 1674-1735.
7085-7095 Liassen Spanje, 1688-1698.

Archief van de Levantse Handel (LH)
323 Notulenboek van de directeuren van de Levantse Handel in Middelburg.

Zeeuws Archief te Middelburg (ZA)
Archief van de Staten van Zeeland (SvZ)
130-160 Resoluties, 1700-1730.
1005-1045 Stukken, 1700-1730.
2199-2233 Brieven van gedeputeerden van Zeeland in de Staten-Generaal, 1700-1730.
2035-2036 Stukken betreffende Suriname, 1667-1681.

Gedrukte Notulen Staten van Zeeland (GNSZ)
115-146 Notulen, 1699-1730.

Archief van de Ordonnanties en Publicaties van Middelburg (OPM)
5/152 Ordonnantie betreffende veilingen, 20 augustus 1707.

Archief Directe en Indirecte Belastingen (DIB)
41-44 Rollen van fiscale zaken, 1692-1737.
50-55 Register van sententiën over prijzen en goederen 'bij default geconfisqueert', 1675-1717.
57 Register van borgtochten van de admiraliteitsraad te Zeeland, 1708-1794.

Rechtelijk Archief Zeeuwse Eilanden (RAZE)
329a Rol van zaken van het zeerecht, 1677-1759.
567-593 Notariële akten van notaris Daniël Thijssen, 1675-1710.
619-628 Notariële akten van notaris Pieter Hekelbeke, 1678-1728.
632-638 Notariële akten van notaris Jacob Nebbens, 1678-1728.
639-641 Notariële akten van notaris Gillis Thijssen, 1679-1727.

Rekenkamer B, Rekeningen en acquitten (Rek B)
7151-7711 Acquitten behorende bij de rekening ordinaris tol Bewester Schelde, 1700-1725.
4015-4017 Rekeningen van de waterbaljuw Isaäk Tulleken, voor het recht van ankerage, 1711-1731.

Rekenkamer C, rekeningen en acquitten (Rek C)
1910-1914 Rekeningen extra-ordinaires en acquitten, 1691-1695 en 1706.
2815-2845 Ontvangers der boeten en surplus van de convoyen en licenten, 1700-1730.
4764-4784 Middelburg en ressort, 1700-1720.
4971-4991 Vlissingen en ressort, 1700-1720.
5171-5191 Veere en ressort, 1700-1720.
29100-29130 Rekeningen en acquitten van de redemptie van de vijfde man, 1691-1706.

Rekenkamer D, rekeningen en acquitten (Rek D)
3239-3256 Acquitten van het familiegeld Middelburg, 1703-1720.
3349-3366 Acquitten van het familiegeld Vlissingen, 1703-1720.
3663-3680 Acquitten van het familiegeld Zierikzee, 1703-1720.
24331-24631 Acquitten behorende bij de rekeningen van het Ambtgeld en de 200e penning op de losse goederen van Middelburg, 1700-1730.
25591-25751 Acquitten behorende bij de rekeningen van het Ambtgeld en de 200e penning op de losse goederen van Vlissingen, 1700-1730.

Familiearchief Mathias-Pous-Tak van Poortvliet (MPTvP)
80 Presentielijst van de hoofdparticipanten van de kamer Zeeland, 1674-1751.
81-83 Resoluties van de hoofdparticipanten van de kamer Zeeland, 1674-1742.
86 Aantekeningen door J.C. Mathias opgemaakt tijdens de vergaderingen van de kamer Zeeland, 1734.
99 Stukken betreffende de vrije markt op Afrika en Amerika en de daarmee samenhangende betaling van recognitiegelden aan de WIC, 1730, 1733-1734 en 1744.
122 Lijst van hoofdparticipanten van de Assurantie Compagnie te Middelburg, 1738.

Familiearchief De Somer (DS)
56 Volmacht van Hendrik Bourse voor zijn vrouw Maria Susanna Pezijn om namens hem zijn zaken waar te nemen, 1718.

Archief W.A. van Citters (WAvC)
6 Stukken betreffende diverse zaken.

Archief Snouck-Hurgronje, deel I (ASH)
14 Inventaris van de boedel van Aletta Phoenix, weduwe van Witte de Witte te Vlissingen, 1727.
15 Stukken betreffende de nalatenschap van Jacob de Witte, 1705-1732.
108 "Memoriebouck" van een portretverzameling van Samuel Radermacher, opgemaakt door zijn zoon Daniel Radermacher, 1772

Verzameling Daniël Radermacher (VDR)
36 Inventaris van de goederen en effecten nagelaten door Maria van de Claver, weduwe van Pieter de la Rue, 1749.

Familiearchief Verheye-van Citters (FVvC)
31.2 Scheepslijsten van Middelburgse en Vlissingse schepen die tussen 1729 en 1731 in de vaart waren.
35 Originelen, afschriften en gedrukte stukken betreffende de handel, zeevaart, admiraliteit, convooien en licenten in Zeeland.

Familiearhief Schorer (FS)
693 Schepenakte van Middelburg van transport van het pakhuis de 'Leeuw' op de Kaai, tegenover de Spijkerbrug aan Pieter de la Rue, 1716.

Verzameling Verheye van Citters (VVvC)
32 Stukken van verschillenden aard, 1715-1725.

Recueils van Citters (RvC)
I Stukken betreffende diverse zaken, 1615-1730.
L Stukken betreffende de WIC, 1727-1730.

Archief van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC)
39 Minuten van geheime notulen van directeuren, 1722-1737.
40 Geheime notulen, 1722-1737.
1346 Diverse stukken betreffende de *Winchester Galeij*, 1723-1726.
1347 Journaal van de *Winchester Galeij*, 1723-1724.
1348 Negotieboek van de *Winchester Galeij*, 1723-1724.
1349 Monsterolle van de *Winchester Galeij*, 1723-1724.
1350 Diverse stukken betreffende de equipage van de *Winchester Galeij*, 1723-1724.
1581 Lijsten van intekenaars in het kapitaal van de Compagnie, 1720-1721.
1584 Kapitaalboeken, 1720-1727.

Handschriftenverzameling (Hs)
204 Rekeningboek schip de *Peerl*, 1701-1719.
851a-f Index van zaken op de notulen ten rade van Middelburg, 1532-1766.

Aanwinst Rijksarchief in Zeeland (ARZ)
199 Rekening inzake de goederen van Cornelis van de Putte door overlijden van zijn moeder verkregen, 1717.
200 Uittreksel uit het testament van Hermanus van de Putte, 1721.

Verzameling Gedrukte Aanwinsten (VGA)
33 Stukken betreffende het geschil tussen Pieter de la Rue en Hermanus van de Putte, inzake de kaapvaartschepen *Grote Amazone* en *Dolfijn*, c. 1705.

Weeskamer Veere (WV)
153-163 Boedelpapieren van Barend Clooster, 1694-1713.

Nederlandsch Economisch-Historisch Archief te Amsterdam (NEHA)
Bijzondere Collecties (BC) Veiling-Affiches (474)
474 Middelburg 1-7, Veilingen van West-Indische producten, 1667-1721.
474 Vlissingen 1-7, Veilingen van West-Indische producten, 1685-1718.

Gemeentearchief Amsterdam (GAA)
Notariële archieven (Not), 1693-1734.

Archief van Burgemeesters; Zeebrieven
GAA, Zeebrieven, Register van verklaringen dat een met name genoemd schip in de Geünieerde Provinciën thuishoort, afgelegd door schippers ten overstaan van burgemeesters ter verkrijging van een paspoort voor het buitenland, 1705-1730.

Archief van de Assurantiebezorgers wed. J. van Bosse en Zoon (AB&Z)
192 Polis op cargasoen en retouren van het schip *St. Antonio Galley*, schipper Pierre Cherion van Rotterdam naar Afrika, 1711.
193 Polis op casco, toebehoren en retouren van het schip *Agatha*, schipper David Davitszoon van Zeeland naar de Greinkust in Afrika, 1713.

Portugees-Israëlietische Gemeente (PIG)
1352 'Papeles sobre el negocio de negros en Guinea'. Stukken betreffende de slavenhandel op de kust van Afrika, ca 1700.

Gemeentearchief Rotterdam (GAR)
Archief der Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der stad Rotterdam (MvADB)
215-218 Assurantieboeken, 1720-1732.
242 Calculaties van de schulden en lopende risico's, 1724-1774.
243 Register van lopende risico's ter zee, 1724-1732.

Notariële archieven (Not), 1690-1734.

Archief families Baelde en Baultry (ABB)
30-37 Stukken betreffende Pieter Baelde, 1659-1735.

Gemeentearchief Schouwen-Duiveland (GASD)
Rechtelijk Archief Zeeuwse Eilanden (RAZE)
4097-4099 Notariële akten van notaris Charel Plevier, 1709-1722.

Gemeentearchief Vlissingen (GAVL)
Stadsarchief tot 1915 (Sa)
4778 Alfabetische repertoria op de resoluties van wet en raad, 1649-1723.
4846-4847 Uittreksels uit de notulen van wet en raad, 1648-1751.
4894 Bescheiden afkomstig van Nicolaas Cornelis Lambrechtsen betreffende de oprichting van

de Assurantie Compagnie van Vlissingen, met aantekening in handschrift betreffende boekhouders en schepen, 1720.
5303-5306 Register op de notulen ten Rade der stad Vlissingen, 1680-1739.
5574 Brasser, J.J., Beschijvinge der stadt Vlissinge, 1754.

Koninklijk Instituut van Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden (KITLV)
Handschriftenverzameling (Hs)
450 Missives en resoluties van Bewindhebbers van de WIC betreffende het nemen van de *Koning van Pruisen* op de kust van Afrika, 1716-1726.

Stadsarchief Dordrecht (SAD)
Not 826 Notariële akten van notaris Gerard de Haan, 1714.

A r c h i e v e n i n h e t b u i t e n l a n d

Stadsarchief Antwerpen SAA (België)
Insolvente Boedelskamer (IB)
536 Hendrick de Meester aan Musson-de Wael, 1696-1714.
537 Hendrick de Meester aan Musson-de Wael, 1715-1722.

Danish National Archives (DNA), Kopenhagen (Denemarken)
The West India and Guinea Company (WIGC)
501-504 Journals and Report Books from St. Thomas, 1696-1730.
892-898 Ledgers from Guinea, 1698-1731.
913-918 Trade journals from Guinea, 1698-1730.

Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz (GStA), Berlijn (Duitsland)
Repositur 65 (R. 65)
1-173, Marine- und Afrikanische Kompagniesachen, 1680-1731.

Stadtarchiv Emden (Duitsland)
Acta I, 279a-d Diverse documenten betreffende de Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie, 1683-1705.
Protokoll XIII, 1-4 Briefboeken der Afrikaanse Compagnie, 1692-1694.

Gedrukte bronnen en literatuur

Aitzema, L. van, *Saken van Staet en Oorlogh, In, ende omtrent de Vereenigde Nederlanden. Beginnende met het jaer 1621, ende eyndigende met het jaer 1669*. 7 delen ('s-Gravenhage 1669-1672).

Amsterdamsche Courant, jaargangen 1674-1734.

Barels, J.M., *Advysen over den koophandel en zeevaart. Mitsgaders verscheidene turbes, memorien, resolutien, missives, enz. enz. daer toe behoorende. Meerdendeels van Mrs. A.M. van den Ende, als ook van J. Ardinois, D. Helmans, en andere gerenommeerde Amsterdamsche advocaeten. Uit de schriften van den eerstgemelde byeen verzaemeld, en de rechtspassagiën daer by aengehaeld. Op een vrye trant vertaeld*, twee delen (Amsterdam 1780-1781).

Becht, H.E., *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17e eeuw (1579-1715)* (Amsterdam 1908).

Bekkenutte, K., *Het Patriciaat van Vlissingen in de 18e eeuw* (Niet gepubliceerde doctoraalscriptie, Rijksuniversiteit Leiden 1981).

Belle, P. van, *Pertinent en waarachtig verhaal van alle de handelingen en directie van Pedro van Belle ontrent den slavenhandel, ofte, het Assiento de Negros, eerst door D. Juan Barosso y Posso, bij zijn overlijden door D. Nicolas Porsio, en daar na door Balthasar Coijmans met den koning van Spangien aangegaan, zoo in Spangien, de West-Indijes, als op Curaçao; Dienende tot onderrichtinge van alle die gene, die bij het voorsz. Assiento, ofte de Compagnie van Coijmans en Van Belle tot Cadix, eenigsints zouden mogen wezen geinteresseert* (Rotterdam 1689).

Beylen, J. van, *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw* (Amsterdam 1970).

Beylen, J. van, 'Scheepstypen', in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. Hoboken (red.) *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel II (Bussum 1977), 11-71.

Bijl, M. van der, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981).

Binder, F., 'Zeeländische Kaperfahrt, 1654-1662', in: *Archief, Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1976), 40-92.

Binder, F. en N. Schneeloch, 'Dirk Dircksz. Wilre en Willem Godschalk van Focquenbroch (?) geschilderd door Pieter de Wit te Elmina in 1669', in: *Bulletin van het Rijksmuseum* ('s-Gravenhage 1979), nummer 1, 13-29.

Binder. F., 'Die Goldeinfuhr von der Goldküste in die Vereinigten Provinzen, 1655-1675', in: *Precious Metals in the Age of Expansion* (Stuttgart 1981), 131-149.

Boddaert, P. (e.a.), *Hedendaagsche Historie, of Tegenwoordige Staat van alle Volkeren; Vervolgende de Beschyving der Vereenigde Nederlanden, en wel in 't byzonder handelende van Zeeland*, deel XIX en XX (Amsterdam 1751 en 1753).

Boer, M.G. de, 'Een Amsterdamsche 'lorrendraaijer' Celio Marselis', in: *Jaarboek Amstelodamum*, deel XXXVIII (1941), 37-66.

Boogaart, E. van den, 'De Nederlandse expansie in het Atlantisch gebied, 1590-1674', in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, deel 7 (Bussum 1980) 220-254.

Bosman, W., *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud- Tand- en Slavekust, Nevens alle desselfs lande, Koningryke en Gemene Besten: Van de Zeeden der Inwoonders […] Deeze laatste druk vermeerdert van fauten gesuyvert en met veel nieuwe kopere plaaten vermeerd en vercierd* (Amsterdam 1737).

Bout W.B. van den en J.D. Westhoek, *Inventaris Rekenkamer C, equipagemeesters en ammunitiemeesters, 1577-1795* (Middelburg 1995).

Boxer, C.R., *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk, 1600-1800* (Leiden 1967).

Boxer, C.R., *De Nederlanders in Brazilië, 1624-1654* (Amsterdam/Antwerpen 1993).

Brakel, S. van, 'Bescheiden over den slavenhandel der West-Indische Compagnie', in: *Economisch-Historisch Jaarboek*, deel 4 (1918), 47-83.

Brandenburg-Preussen auf der Westküste von Afrika 1681-1721. Herausgegeben vom Großen Generalstabe Abteilung für Kriegsgeschichte (Berlin 1885).

Bruin, G. de, Buscruytmaeckers, *Ervaringen en lotgevallen van een merkwaardig bedrijf in Holland* (Amsterdam 1952).

Bruin, G. de, *Geheimhouding en Verraad. De geheimhouding van staatszaken ten tijde van de Republiek (1600-1750)* ('s-Gravenhage 1991).

Bruijn. J.R., *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751* (Amsterdam 1970).

Bruggen, B.E. van, 'Schepen, ontwerp en bouw', in: F.J.A. Broeze, J.R. Bruijn en F.S. Gaastra (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel III (Bussum 1977), 15-58.

Cau, C, S. van Leeuwen, J. Scheltus, (e.a.), *Groot Placaet-Boeck, vervattende de placaten ordonnantien ende edicten van de Hoog mog. Heeren Staaten Generael der Vereenighde Nederlanden, ende van de edele Groot mog. Heeren Staaten van Hollandt en West-Vrieslandt. Misgaders van de edele mog. Heeren Staaten van Zeelandt*, negen delen ('s-Gravenhage 1658-1797).

Daaku, K,Y., *Trade and politics on the Gold Coast 1600-1720. A study of the African reaction to European trade* (Oxford 1970).

Dantzig, A. van, *Het Nederlandse aandeel in de slavenhandel* (Bussum 1968).

Dantzig, A. van, *The Dutch and the Guinea Coast 1674-1742. A collection of documents from the General State Archive at The Hague* (Gaas/Accra 1978).

Dapper, O., *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten van Egypten, Barbaryen, Libyen, Biledulgerid, Negroslant, Guinea, Ethiopiën, Abyssinie: vertoont in de Benamingen, Grenspalen, Revieren, Steden, Gewassen, Dieren, Zeeden, Drachten, Talen, Rijkdommen, Godsdiensten en Heerschappyen. Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Eylanden: als Madagaskar, of Sant Laurens, Sant Thomee, d'eilanden van Kanarien, Kaep de Verd, Malta, en andere* (Amsterdam 1676).

Davies, K.G., *The Royal African Company* (London 1957).

Defoe, D., *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates and also their Policies, Discipline and Government* (London 1972, herdruk van de uitgave van 1724).

Delepeleire, Y., *Nederlands Elmina; een socio-economische analyse van de Tweede Westindische Compagnie in West-Afrika in 1715* (Niet gepubliceerde doctoraalscriptie, Universiteit Gent 2004).

Dillen, J.G. van, *Bronnen tot de geschiedenis der wisselbanken (Amsterdam, Middelburg, Delft, Rotterdam,* twee delen ('s-Gravenhage 1925).

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

Donnan, E., *Documents illustrative of the history of the slave trade to America*, deel I en II (New York 1969, herdruk van de uitgave van 1930-35).

Edmundson, G., 'Louis de Geer', in: *The English Historical Review*, vol. 6, no. 24 (1891), 685-712.

Eijgenraam, M.J., 'Menschlievenheid en eigen belang. De behandeling van de slaven aan boord van de schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie', in: *Archief, Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1990), 77-103.

Elias, J.E., *De vroedschap van Amsterdam, 1578-1795*, 2 delen (Amsterdam 1903-1905).

Elias, J.E., *Geschiedenis van het Amsterdamsche regentenpatriciaat* (Den Haag 1923).

Eltis, D., S.D. Behrendt, D. Richardson and H.S. Klein, *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database on CD-rom* (Cambridge University Press 1999).

Emmer, P.C., 'De vaart buiten Europa. Het Atlantisch gebied', in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. Hoboken (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel II. Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca 1680 (Bussum 1977), 272-288.

Emmer, P.C., 'De vaart buiten Europa, het Atlantisch gebied', in: F.J.A. Broeze, J.R. Bruijn en F.S. Gaastra (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel III (Bussum 1977), 298-317.

Emmer, P.C., *De Nederlandse slavenhandel 1500-1850* (Amsterdam 2000).

Engelhard, J.L.F., *Het Generaal-Plakkaat van 31 juli 1725 op de convooien en licenten en het lastgeld op de schepen* (Amsterdam 1970).

Enthoven, V., 'Suriname and Zeeland. Fifteen years of Dutch misery on the Wild Coast, 1667-1682', in: J. Everaert en J. Parmentier (red.), *International Conference on shipping, factories and colonization* (Brussel 1996), 249-260.

Enthoven, V., 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650', in: L.M. Akveld, F.J.A. Broeze, F.S. Gaastra, G. Jackson en W.F.J. Mörzer Bruyns (red.), *In het Kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003), 40-60.

Enthoven, V., 'Early Dutch Expansion in the Atlantic Region', in: J. Postma en V. Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce* (Leiden 2003), 17-47.

Enthoven, V., 'An Assessment of Dutch Transatlantic Commerce, 1585-1817, in: J. Postma en V. Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce* (Leiden 2003), 386-445.

Enthoven, V., 'Dan maar oorlog! De reactie van de Republiek op de Oostendse Compagnie, 1715-1732', in: J. parmentier (red.), *Noord-Zuid in Oost-Indisch perspectief* (Zutphen 2005), 131-148.

Epen, D.G. van, *Geslacht Van Hoorn van 1671-1899. Geslachtsregister met biographische en heraldische aanteekeningen, en wapenafbeelding* (Brussel 1899).
Everaert, J.G., *De Franse slavenhandel: organisatie, conjunctuur en sociaal milieu van de driehoekshandel, 1763-1793* (Brussel 1978).

Faber, E., *Jews, Slaves, and the SlaveTtrade. Setting the Record Straight* (New York/London 1998).
Fage, J.D., 'African societies and the Atlantic slave trade', in: *Past and Present*, no. 125 (1989), 97-115.
Feinberg, H.M. en M. Johnson, 'The West African ivory trade during the eighteenth century: the "… and ivory" complex', in: *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 15, no. 3 (1982), 435-453.
Felix, D.A., *Inventaris Nederlandse Israelitische gemeente* (Zeeuwse Archief, Middelburg).
Fockema Andreae S.J. en H. Hardenberg, *500 jaren Staten-Generaal in de Nederlanden* (Assen 1964).
Focquenbroch, W.G. van, *Alle de werken van W: van Focquenbroch* (Amsterdam 1696).
Fokker, G.A., *Iets over de bevolking van Middelburg voor 1795* (Middelburg 1875).
Francke, J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, twee delen (Middelburg 2001).
Frostin, Ch., *Histoire de l'autonomisme colon de la partie de St. Domingue aux XVIIe et XVIIIe siècles; Contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance* (Lille 1973).

Gallandat, D.H., 'Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaaren', in: *Verhandelingen uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, deel I (Vlissingen 1769), 11-39.
Garrard, T.F., *Akan weights and the gold trade* (London 1980).
Gawronski, J., *De Equipage van de Hollandia en de Amsterdam. VOC-bedrijvigheid in de 18de-eeuws Amsterdam* (Amsterdam 1996).
Geerts, G. en H. Heestermans, *Van Dale. Groot woordenboek der Nederlandse taal* (Utrecht/Antwerpen 1984).
Generaale index op de elf gedrukte deelen der secreete resolutien van de Heeren Staaten van Holland en Westvriesland, beginnende met en jaare 1653 en eindigende met den jaar 1751 beide incluis ('s-Gravenhage 1758)
Gill, C., *Merchants and mariners of the 18th century* (Londen 1961).
Goslinga, C.Ch., *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680* (Assen 1971).
Goslinga, C.Ch., *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791* (Assen 1985).
Gröben, O.F. von der, *Voorname Scheeps-Togt Van Jonkheer Otho Fridrich van der Greuben, Brandenburgs Edelman, Na Guinea met 2 Keur-Vorstelijke Fregatten, Gedaan in het Jaar 1682. en vervolgens verhandelende (behalven des Scheeps-voorvallen) de voornaamste gelegentheeden van verscheyde Zee-kusten in Africa en voor-namelijk der Greyn-kust, Tand- of Quaqua-kust, Goud-kust en verscheyde Koningrijken omtrent die plaatsen, en des Reysigers Togt van daar na Terra Nova in America gelegen* (Leiden, ca 1705).
Groeneveld, F.Ph., *De economische crisis van het jaar 1720* (Groningen/Batavia 1940).

Grol, G.J. van, *De grondpolitiek in het West-Indische domein der Generaliteit* (Amsterdam 1980, herdruk van de uitgave van 1934-1947).

Hair, P.E.H., A. Jones en R. Law, Barbot on Guinea. *The writings of Jean Barbot on West Africa 1678-1712*, twee delen (London 1992).

Hall, N.A.T., *Slave Society in the Danish West Indies. St Thomas, St John, and St Croix* (London 1992).

Halle, P.G.G., 'Benjamin Raule, sein Leben und insbesondere seine Volkswirtschaftlichen Ansichten', in: *Economisch Historisch Jaarboek*, deel 10 (1924), 219-297.

Häpke, R., 'Benjamin Raule und seine Handlungsbücher', in: *Economisch Historisch Jaarboek*, deel 9 (1923), 214-220.

Hart, S., 'Rederij', in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. Hoboken (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel II (Bussum 1977), 106-125.

Hartkamp-Jonxis, E., *Sits. Oost-west relaties in textiel* (Zwolle 1987).

Hartog, J., *The History of St. Eustatius* (Aruba 1976).

Hartog, J., *De forten, verdedigingswerken en geschutsstellingen van Sint Eustatius en Saba* (Zaltbommel 1997).

Hazewinkel, H.C., *Geschiedenis van Rotterdam*, deel II (Amsterdam 1940).

Hedendaagsche Historie of tegenwoordige staat der Vereenigde Nederlanden. Vervattende eene Algemeene Beschryving des Lands, der Zeden en Godsdienst van de Inwooners, een kort Begrip van 's Lans Historie, eene beschryving der hooge en mindere Generaliteits-Kollegien, der Maatschappyen van Oosten en Westen, en der Handwerken, Visscheryen, Zeevaart, Koophandel, enz, Deel XI (Amsterdam 1739).

Heijer, H.J. den, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730)', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, jaargang 16, nr. 2 (1997), 141-159.

Heijer, H.J. den, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997).

Heijer, H.J. den, *De geoctrooieerde compagnie. De VOC en de WIC als voorlopers van de naamloze vennootschap* (Deventer 2005).

Heijer, H.J. den, 'Troebelen op de Kust. Leven en werken van Willem de la Palma in West-Afrika, 1683-1705', in: M. Ebben en P. Wagenaar (red.), *De cirkel doorbroken. Met nieuwe ideeën terug naar de bronnen. Opstellen over de Republiek* (Leiden 2006), 116-130.

Heinsius, J., *Woordenboek der Nederlandsche taal* ('s-Gravenhage 1924).

Henige, D.P., 'Two sources for the history of the Guinea Coast, 1680-1722', in: *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 5, no. 2 (1972), 271-275.

Henige, D.P., 'John Kabes of Komenda: an early African entrepreneur and state builder', in: *The Journal of African History*, vol. 18, no. 1 (1977), 1-19.

Herwaarden, J. van, Tobago, *Koerland en Rotterdam. Mooie plannen voor een avontuurlijke onderneming (1699)* (Rotterdam 1990).

Heyden, U. van der, *Rote Adler an Afrikas Küste. Die brandenburgische-preussische Kolonie Grossfriedrichsburg an der westafrikanischen Küste* (Berlin 2001).

Hoff, J.D. van 't, 'De vroegere Portugeesche-Joodsche gemeente en de kerkeraad der Hervormde gemeente te Middelburg', in: *Archief. Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1922), 14-28.

Hogendorn, J. en M. Johnson, *The shell money of the slave trade* (Cambridge 1986).
Hollestelle, L.M., A.P. de Klerk, H. Uil en A. van Waarden-Koets (red.), *Werken met Zeeuwse bronnen. Tekst en uitleg bij het lezen van archiefstukken* (Amsterdam 1998).

Israel, J.I., *De Joden in Europa, 1550-1750* (Franeker 2003).

Japikse, N., *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576-1609*, deel 13 ('s Gravenhage 1957).
Johnson, M., 'The cowrie currencies of West Africa. Part I and II', in: *The Journal of African History*, vol. 11, no. 1 (1970), 17-49.
Jones, A., *Brandenburg Sources for West African Histrory 1680-1700* (Stuttgart 1985).
Jones, A., 'Archival Materials on the Brandenburg African Company (1682-1721)', in: *History in Africa*, Vol. 11, 1984 (1984), 379-389.
Jonge, J.K.L. de, *De oorsprong van Neerland's bezittingen op de kust van Guinea, in herinnering gebracht uit de oorspronkelijke stukken, naar aanleiding van een voorgenomen afstand dier bezittingen aan Groot-Brittannië* ('s-Gravenhage 1871).
Jordaan, H., 'The Curaçao Slave Market: From Asiento Trade to Free Trade, 1700-1730', in: J. Postma en V. Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce* (Leiden 2003), 219-257.

Kamer, H.N., *Het VOC-retourschip. Een panaroma van de 17de- en 18de-eeuwse Nederlandse Scheepsbouw* (Amsterdam 1995).
Kampen, S.C. van, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek* (Assen 1953).
Kea, R.A., 'Firearms and warfare on the Gold and Slave Coasts from the sixteenth to the nineteenth centuries', in: *The Journal of African History*, vol. 12, no. 2 (1971), 185-213.
Kernkamp, J.H., *De handel op de vijand 1572-1609*, deel I (Utrecht 1931).
Kesteloo, H.M., 'De stadsrekeningen van Middelburg IX, 1700-1810', in: *Archief, Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland, uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, deel VIII (Middelburg 1902) vijfde stuk, 1-258.
Kloek, E.M., 'De vrouw', in: H.M. Beliën, A.Th. van Deursen en G.J. van Setten (red.), *Gestalten van de Gouden Eeuw: een Hollands groepsportret* (Amsterdam 1995), 241-279.
Klooster, W., 'Curaçao, a Dutch factory in the Carribbean', in: J. Everaert en J. Parmentier (red.), *International Conference on shipping, factories and colonization* (Brussel 1996), 261-269.
Klooster, W., 'Slavenvaart op Spaanse kusten. De Nederlandse slavenhandel met Spaans Amerika, 1648-1701', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, jaargang 16, nr. 2 (1997), 121-140.
Klooster, W., *Illicit riches, Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden 1998).
Klooster, W., 'The Jews in Suriname and Curaçao', in: P. Bernardini en N. Fiering (red.), *The Jews and the Expansion of Europe to the West, 1450 to 1800* (New York/Oxford 2001), 350-368.
Kluiver, J.H., *De Souvereine en independente staat Zeeland. De politiek van de provincie Zeeland inzake vredesonderhandelingen met Spanje tijdens de tijdens de Tachtigjarige Oorlog tegen de achtergrond van de positie van Zeeland in de Republiek* (Middelburg 1998)
Knappert, L., *Geschiedenis van de Nederlandsche Bovenwindsche eilanden in de 18de eeuw*

(Den Haag 1932).
Kors, M.J.G., *Lorrendraaien in het vaarwater van de Westindische Compagnie. De Nederlandse smokkelhandel op de westkust van Afrika in de periode 1700-1734* (Niet gepubliceerde doctoraalscriptie, Rijksuniversiteit Leiden 1987).
Kooijmans. L., 'De koopman', in: H.M. Beliën, A.Th. van Deursen en G.J. van Setten (red.), *Gestalten van de Gouden Eeuw: een Hollands groepsportret* (Amsterdam 1995), 65-92.
Kooijmans, L., *Vriendschap en de kunst van het overleven in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1997).
Krieken, G. van, *Kapers en kooplieden. De betrekkingen tussen Algiers en Nederland 1604-1830* (Amsterdam 1999).
Kunst, A.J.M., *Recht, commercie en kolonialisme in West-Indië* (Zutphen 1981).

Law, R., *The English in West Africa, 1685-1688. The Local Correspondence of the Royal African Company of England, 1681-1699*, part 2 (Oxford 2001).
Loo, I. van. 'Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1585-1800), een inleiding', in: *Zeeland, Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, jaargang 15, nr. 3 (september 2006), 105-109.
Lutgert, W.H., 'Pieter Macaré, independent-fiscaal van Ceylon, 1702-1711', in: *Archief, Medelingen van het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1988), 81-89.

Matthaeus, C.S., *Kort Gevat Jaar-boek van de edele geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie der Vereenigde Nederlanden, ter Kamer Zeeland* (Middelburg 1759).
Meijer, A.C., 'Liefhebbers des vaderlans ende beminders van de commercie. De plannen tot oprichting van een generale Westindische Compagnie gedurende de jaren 1606-1609', in: *Archief, Medelingen van het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1986), 21-70.
Menkman, W.R., *De Nederlanders in het Caraibische zeegebied, waarin vervat de geschiedenis der Nederlandsche Antillen* (Amsterdam 1942).
Menkman, W.R., *De West-Indische Compagnie* (Amsterdam 1947).
Mettas, J., *Répertoire des Expéditions Négrières Françaises au XVIIIe Siècle*, tome I, Nantes (Paris 1978). Tome II, Ports autres que Nantes (Paris 1984).
Monod, Th., *L'ile d'Arguin (Mauritanie), essai historique* (Lisboa 1983).
Munford, C.J., *The Black Ordeal of Slavery and Slave Trading in the French West Indies 1625-1715*, drie delen (New York 1991).

Naader Reglement op het subject van de vrye Vaart op de Kust van Africa voor de Onderdaanen der Vereenigde Nederlanden ('s-Gravenhage 1734).
Nader Prolongatie van het Octroi voor de Westindische Compagnie en van de eerste prolongatie van dien, voor den tyd van nog dertig jaaren. Gearresteert den 8. Augusti 1730 ('s-Gravenhage 1730).
Nagelkerken, W., *Ceramics of Orange Bay St. Eustatius Netherlands Antilles* (Curaçao 2000).
Nagtglas, F., *Levensberichten van Zeeuwen, zijnde een vervolg op P. de la Rue, Geletterd, staatkundig en heldhaftig Zeeland*, twee delen (Middelburg 1886-1893).

Netscher, P.M., *Geschiedenis van de koloniën Essequebo, Demerary en Berbice, van de vestiging der Nederlanders aldaar tot op onzen tijd* ('s-Gravenhage 1888).
Niemeijer, T., 'Een strijdbaar zeekapitein: Evert Blonkebijle Corneliszoon (1696-1769)', in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag/Middelburg 2000), 65-82.
Noël, W., *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and the West Indies*, deel 9-37 (1674-1730) (Vaduz 1964, herdruk van de uitgave van 1893).

Oprechte Haerlemse Courant, jaargangen 1690-1734.
Opregte Leydse Courant, jaargangen 1696-1730.

Paesie, R., *Het VOC-retourschip Ravesteyn. De laatste reis van een Zeeuwse Oostindiëvaarder* (Amsterdam 1999).
Paesie, R., 'De illegale goederen- en slavenreis van het fregat de *Peerl*, 1700-1702', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, jaargang 24, nr. 2 (2005), 167-178.
Paesie, R., 'Lorrendraaiers, enterlopers en octrooidieven. De Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika tijdens het zeventiende-eeuwse handelsmonopolie van de Tweede West-Indische Compagnie, 1674-1700', in: *Archief, Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 2005), 5-60.
Paesie, R., 'De zaak Vlissings Welvaren', in: *Zeeland, Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, jaargang 15, nr. 3 (2006), 110-117.
Paesie, R., 'De uitrusting van de expeditievloot van Jacob Roggeveen naar het onbekende Zuidland', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, jaargang 25, nr. 2 (2006), 138-164.
Parmentier, J., 'The Ostend Guinea-Trade, 1718-1720', in: *International Journal of Maritime History*, jaargang 2, nr. 1 (1990), 175-206.
Parmentier, J., 'De rederij Radermacher en Steenhart (1730-1741)', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, jaargang 11, nr. 1 (1992), 137-151.
Parmentier, J., 'The Private East India Ventures from Ostend: The Maritime and Commercial Aspects, 1715-1722', in: *International Journal of Maritime History*, jaargang 5, nr. 2 (1993), 75-102.
Perrels, J.W., *Bijdragen tot de geschiedenis van den Schotschen stapel te Vere* (Middelburg 1903).
Pitman, F.W., *The development of the British West Indies, 1700-1763* (New Haven 1917).
Pijning, E., 'Betwist gezag; de verhoudingen tussen de Republiek en Portugal en de confiscatie van het MCC-schip Don Carlos in Rio de Janeiro (1725)', in: *Archief, Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 2003), 63-78.
Placcaet teghen den Lorrendrayers oft Fraudateurs, Waer by verboden wordt egheene goederen oft Coopmanschappen in oft wt te voeren daer egheene Offiers der Convoyen ende Licenten ghestelt en zijn (Delft 1587).
Poel, J. van der, 'Het particularisme van Zeeland en de Convoyen en Licenten', in: *Archief, Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1929).
Poortvliet, P.F., *Verzameling Zeeuwse zeelieden, 1600-1800. Een (voorlopige) database op*

CD-rom (Den Helder 2005)
Postma, J.M. *The Dutch participation in the African slave trade: Slaving on the Guinea Coast, 1675-1795* (Michigan 1970).
Postma, J.M., 'West African exports and the Dutch West India Company, 1675-1731', in: *Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek*, deel 36 (1973), 53-74.
Postma, J.M., *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge 1990).
Postma, J.M., 'A reassessement of the Dutch Atlantic slave trade', in: J. Postma en V. Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce* (Leiden 2003), 115-138.
Prevost, A.F., *Historische Beschryving der Reizen of nieuwe en Volkoome verzameling van de aller-waardigste en zeldsaamste Zee- en Landtogten*, deel III-VI ('s-Gravenhage 1747-1748).
Priester, L.R., *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1596-1863. Het gedrag van de slavenhandelaren van de Commercie Compagnie van Middelburg in de 18e eeuw* (Middelburg 1987).
Prud'homme van Reine, R.B en E.W. van der Oest, *Kapers op de kust. Nederlandse kaapvaart en piraterij 1500-1800* (Vlissingen 1991).
Puntoni P., *A mísera sorte. A escravidão Africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlántico sul, 1621-1648* (São Paulo 1999).
Puype, J.P. en M. van der Hoeven, *Het arsenaal van de wereld. De Nederlandse wapenhandel in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 1993).

Ratelband, K., *Vijf dagregisters van het kasteel São Jorge da Mina (Elmina) aan de Goudkust 1645-1647* ('s-Gravenhage 1953).
Ratelband, K., *Nederlanders in West-Afrika 1600-1650. Angola, Kongo en São Tomé.* (Zutphen 2000).
Recuëil van alle de Placaaten, Ordonnantien, Resolutien, Insructien, Lysten en Waarschouwingen, betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten, en verdere Zee-zaaken, deel 1-4 ('s Gravenhage 1689-1744).
Rediker, M., *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchants Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World 1700-1750* (Cambridge 1987).
Reinders Folmer-van Prooijen, C., *Van goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commercie Compagnie 1720-1755* (Leiden 2000).
Resolutien van de Heeren Staaten van Holland en Westvriesland (Den Haag, 1772-92).
Reynvaan, H.F., 'De Zeeuwse kaper "De Onbekende"', in: *Zeeuws Tijdschrift* 32 (1982), 25-28.
Richards, W.A., 'The import of firearms into West Africa in the eighteenth century', in: *The Journal of African History*, vol. 21, no. 1 (1980), 43-59.
Rink, O.A., *Holland on the Hudson. An Economic and Social History of Dutch New York* (Ithaca/London 1986).
Roos, D., *Zeeuwen en de Westindische Compagnie (1621-1674)* (Hulst 1992).
Rue, P. de la, *Staatkundig en heldhaftig Zeeland, verdeeld in twee afdeelingen, bevattende in zig de Vermaardste Mannen van Staat en Oorlog, die daar uit voortgesprooten zyn* (Middelburg 1736).
Rupert, L.M., 'Contraband Trade and the shaping of Colonial Societies in Curaçao and Tierra

Firme', in: *Itinerario*, vol. XXX, no. 3 (2006), 35-54.

Salmon, Th., *Hedendaagsche historie of tegenwoordige staat van Afrika. Waar in uitmunt de Beschryving van Barbarie, Senegal, Guinee, de Kaap der Goede Hoope, van de Kanarische, Vlaamsche en Fransche Eilanden, van St. Helena enz. Volgens de Waarnemingen van de Heeren Shaw, Adanson, de la Caille en andere hedendaagsche Reizigers* (Amsterdam 1763).

Schück, R., *Brandenburg-Preussens Kolonial-Politiek unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647-1721)*, twee delen (Leipzig 1889).

Schutte, O., *Repertorium der buitenlandse vertegenwoordigers residerende in Nederland 1584-1810* ('s-Gravenhage 1983).

Schwartz, S.B., and J.M. Postma, 'The Dutch Republic and Brazil as commercial partners on the West African coast during the eighteenth century', in: J. Postma en V. Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce* (Leiden 2003), 171-199.

Sijnke, P. en T. van Gent, *Geestelijken, regenten en kooplieden. Meer dan 1000 jaar geschiedenis van Middelburg* (Vlissingen/Middelburg 2001).

Slechte, C.H., *'Een noodlottig jaar voor veel zotte en wijze'. De Rotterdamse windhandel van 1720* (Den Haag 1982).

Sleen, W.G.N. van der, *Glaskralen* (Bussum 1962).

Smallegange, M., *Nieuwe Cronyk van Zeeland, Eerste Deel, Vervattende De voor desen uitgegeven Cronyken van de Heeren, Jacobus Eyndius, en Johan Reygersberg, veel vermeerdert ontrent deses Landschaps Oudheden en Herkomsten, Wateren en Stroomen, Eilanden, Steden, en Heerlykheden* (Middelburg/Amsterdam 1696).

Snelgrave, W., *A new account of some parts of Guinea and the slave-trade* (Plymouth/London 1971, herdruk van de uitgave van 1734).

Unger, J.H.W., *De Regeering van Rotterdam, 1328-1892. Naamlijst van Personen, die in of vanwege de regering ambten hebben bekleed, vooraf gegaan door een geschiedkundige inleiding* (Rotterdam 1892).

Unger, W.S., 'De buitenplaats "de Griffioen" te Middelburg', in: *Heemschut, Maandblad van den bond Heemschut* 9/11 (1932), 88-90.

Unger, W.S., *Het Archief der Middelburgsche Commercie Compagnie* ('s-Gravenhage 1951).

Unger, W.S., en J.J. Westendorp Boersma, 'De steden van Zeeland', in: *Archief, Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen*, deel I (Middelburg 1954), 1-87, deel II (Middelburg 1955), 1-70, deel III (Middelburg 1956), 1-34, deel IV (Middelburg 1957), 1-42.

Unger, W.S., 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, I. Beknopt overzicht van de Nederlandse slavenhandel in het algemeen', in: *Economisch-Historisch Jaarboek*, deel 26 (1956), 133-174.

Unger, W.S., 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse Slavenhandel, II. De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie, 1732-1808', in: *Economisch-Historisch Jaarboek*, deel 28 (1961), 3-148.

Unger, W.S., *De geschiedenis van Middelburg in omtrek* (Middelburg 1954).

Verger, P., *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe siècle* (Paris 1968).

Vergouwen, J.P., *De geschiedenis der Makelaardij in Assurantiën hier te lande tot 1813* (Den Haag 1945).

Verhees-van Meer, J.Th.H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986).

Verwer, A., *Nederlants See-rechten; Avaryen; en Bodemeryen: Begrepen in De Gemeene Costumen van der See: de Placcaten van Keiser Karel den Vijfden, 1551; en Koning Filips den II. 1563: 't Tractaet van Mr. Quintijn Weijtsen van de Nederlandsche Avarijen: Ende daerenboven in Eene Verhandelinge nopende het recht der Hollantsche Bodemeryen* (Amsterdam 1730).

Vos, P.D. de, *De vroedschap van Zierikzee van de tweede helft der 16de eeuw tot 1795* (Middelburg 1931).

Vries, J. de, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (Leiden 1980).

Vries, J. de en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 2005).

Wagenaar, J., Vaderlandsche historie, vervattende de geschiedenissen der Vereenigde Nederlanden, inzonderheid die van Holland van de vroegste tyden af: Uit de geloofwaardigste Schryvers en egte Gedenkstukken samengesteld, deel 17-19 (Amsterdam , 1757-1758).

Webb, J.L.A., 'The trade in Gum Arabic: Prelude to French conquest in Senegal', in: *The Journal of African History*, vol. 26, no. 2/3 (1985), 149-168.

Weinberg, P., 'Kapitein en ondernemer in Zierikzee; Jacob Imanse (1684-1752)', in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag/Middelburg 2000), 35-47.

Weindl, A., 'Die Kurbrandenburger im 'atlantischen System', 1659-1720, in: J. von Rümker en W. Bauchhens (red.), *Arbeitspapiere zur Lateinamerikaforschung* (Köln, 2001), 1-90.

Wennekens, W., *Gouden handel. De eerste Nederlanders overzee, en wat zij daar haalden* (Amsterdam 2001).

Westergaard, W., *The Danish West Indies under Company rule (1671-1754)* (New York 1917).

Wijk, E. van, 'Kruitmolens op Walcheren', in: *De Wete, gedaan aan de leden van de Heemkundige kring Walcheren*, jaargang 18 (1989) no. 2, 8-18.

Wilson, T., *Flags at Sea. A guide to the flags flown at sea by British and some foreign ships, from the 17th century to the present day, illustrated from the collections of the National Maritime Museum* (London 1986).

Winkelman, H.P., Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen (Vlissingen 1873).

Wisse, A., *De Commercie-Compagnie te Middelburg van haar oprichting tot het jaar 1754* (Utrecht 1933).

In bijlage I zijn de data van smokkelschepen die op West-Afrika hebben gevaren, chronologisch geordend. De maanden zijn in cijfers weergegeven. Tussen 1674 en 1730 zijn 725 uitredingen van lorrendraaiers getraceerd. Dan volgen drie bijlagen met gegevens over reders en schippers die in hoofdstuk 2 zijn verwerkt. Data over smokkelschepen, zoals scheepstype, grootte, aantal bemanningsleden en geschut zijn in bijlage V opgenomen. De daaropvolgende bijlagen bevatten gegevens die voor de laatste twee hoofdstukken zijn gebruikt. Afsluitend is er nog een bijlage over maten, gewichten en geldsoorten opgenomen. In de zeventiende en achttiende eeuw werkte men namelijk met andere eenheden die bovendien weer per gewest of land konden verschillen.

Legenda

De onderstaande afkortingen zijn in de bijlagen gebruikt.
Type = scheepstype, Fr = fregat, Sn = snauw, Ho = hoeker, Ba = bark, Bu= buis, Ja = jacht, Fl = fluit en Pi = pink.
Plaats = land, gewest of stad van uitreding, Rep = Republiek, Zeel = Zeeland, Midd = Middelburg, Vlis = Vlissingen, Veer = Veere, Zier = Zierikzee, Amst = Amsterdam, Rott = Rotterdam, Harl = Harlingen, Dord = Dordrecht, Oost = Oostende, Antw = Antwerpen, Brug = Brugge, Gent = Gent, Eng = Engeland, Lond = Londen, Tome = São Tomé en buiten = buitenland
C = commissiebrief, T = Turkse pas en mnd = maanden
† = tijdens reis overleden.
(getal) = aantal slaven, mk = mark, lb = pond en bkh = boekhouder, brg = borg, bew = bewindhebber, hfdp = hoofdparticipant, pres = president, burg = burgemeester, dir = directeur, com = commissaris, thes = thesaurier, ged = gedeputeerde, aan = aandeelhouder, kap = kapitein, schipp = schipper, stuur = stuurman, matr = matroos en Comp = Compagnie.

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
1674-1675						
74-01.75	*Lam*		Vlis			retourreis Afrika, bkh Lampsins
74-75	onbekend schip		Vlis	Philip Pietersen Blonk		Afrika, door WIC gepardonneerd
74-75	*Lauwrier Boom*		Zeel	Joost van Dingwegen		Afrika, door WIC gepardonneerd
74-75	*Wapen van Hamburg*		Zeel	Thomas Thoors		Afrika, door WIC gepardonneerd
74-75	*America*		Vlis			retourreis Afrika
74-75	onbekend schip		Zeel	Willem Mateman		Afrika, door WIC gepardonneerd
02.75-06.76	*Witte Valk*		Vlis	Joris Jasperse		Afrika, slavenh. Suriname
02.75-76	*Kasteel van Sluys*		Vlis			retourreis Afrika
75-75	*Juffrouw Cornelia*		Rep	Floris van der Staal		in Afrika door WIC genomen, Deense pas
75-75	*Vrientschap*		Vlis			in Afrika door WIC genomen, Schotse vlag
1676-1677						
01.76-76	onbekend schip		Vlis			retourreis Arguin, schip Van Hoorn
76-77	*Galeij van Douvres*		Vlis			in Afrika door WIC genomen
76-77	*Zeelandia*		Vlis	Gillis Tant		retourreis Afrika
76-77	*Eendracht*		Midd	Cornelis Leenderts		retourreis Afrika, slaven verkocht Cádiz (524)
76-77	*Santa Luben*		Rep	Daniel Cornelio		Afrika, slavenh. Rio de la Plata (181)
11.77-78	*Koning van Spanien*	Sn	Midd	Cornelis Leenderts		retourreis Afrika
11.77-78	onbekend schip	Fr	Vlis			retourreis Afrika, Frans fregat
77-08.78	*Ruijter*	Fr	Vlis		C	Afrika, slaven, goud, ivoor Cádiz verhandeld
77-08.78	onbekend schip	Fr	Vlis	Cornelis Pets		Angola, slaven Canarische Eilanden
77-08.78	onbekend schip		Vlis	Jan Spanjaert		Afrika, São Tomé, ivoor, suiker naar Oostende
77-78	onbekend schip		Vlis	Thomas Thoors		retourreis Afrika
1678-1679						
01.78-78	onbekend schip		Vlis	Cornelis v. Sonsbeek		retourreis Afrika, Senegal
78-79	onbekend schip	Fr	Rott	Johan van Tergem		retourreis Afrika, gehandeld met WIC
78-79	*Jonge Tobias*		Amst			in Afrika door WIC genomen
79-80	*St. Joseph*		Rep			in Afrika door WIC genomen
79-80	*St. Patrick*	Sn	Rott			in Afrika door WIC genomen
79-80	*Gouden Paart*		Vlis	Claas Raas		retourreis Afrika, gehandeld met WIC
79-80	onbekende pinas		Vlis			retourreis Afrika, slaven Cádiz, Van Hoorn
79-80	onbekend schip		Vlis	Daniel Pets		Angola, slavenh. Curaçao
1680-1681						
80-81	*St. Thomas*		Vlis	David Abrahamse		in Afrika door WIC genomen
80-81	onbekend schip		Rep			Afrika, april 1681 te Accra, slavenhalers
80-81	onbekend schip		Rep			Afrika, april 1681 te Accra, slavenhalers
80-81	*Charlotte Emilia*		Vlis	Thomas Thoors		retourreis Afrika, Deense pas
80-81	*Orange*	Fr	Vlis			Afrika, Joris Bartelsen Gastelaar uitgerust
81-81	*Orangieboom*		Rep	Cornelis Jansz. Pijl		in Afrika door WIC genomen
81-82	onbekend schip		Vlis			retourreis Afrika, slaven Cádiz, Van Hoorn
81-82	onbekend schip		Vlis			retourreis Afrika, slaven Cádiz, Van Hoorn
81-82	*Charlotte Emilia*		Vlis	Thomas Thoors		retourreis Afrika, Deense pas
1682-1683						
82-05.83	*Charlotte Emilia*		Vlis	Thomas Thoors		Afrika, zeerovers genomen, 70 mk goud
82-83	*Graauw Gat*		Vlis			Afrika, WIC en BAC-schepen vervolgd
82-83	onbekend schip	Pi	Rott			Afrika, zeerovers genomen in juni 1683
82-83	onbekend schip		Zeel	Jacobus de Bruijne		retourreis Afrika, juli 1682 te Commenda
82-83	*Stad Rochelle*		Amst	Pieter Claesz. Veth		in Afrika door WIC genomen
82-83	*Fortuijn*	Fr	Amst	Johannes de Bruijn †		retourreis Afrika, WIC aan ketting gelegd
83-03.84	*Zeelandia*		Vlis	Willem de Vlaming		retourreis Afrika
83-84	onbekend schip		Zeel	Jan Engels		retourreis Arguin
1684-1685						
84-10.85	onbekend schip	Sn	Rep			retourreis Afrika
84-85	onbekend schip		Rep	Jan Scholte		Angola, slavenh. Cartagena (600)
84-85	onbekend schip		Vlis			Afrika, slavenh. St.Dominque (135), Van Hoorn
12.85-86	*Fortuijn van Vlissingen*		Vlis	Cornelis Cudde		retourreis Afrika
85-04.86	*Anna Catharina*		Vlis			retourreis Afrika
85-04.86	onbekend schip		Vlis	Jan Gabrielsen		retourreis Afrika

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
85-85	*St. Anthonij de Padua*		Zeel	Thomas Thomasen		in Afrika door WIC genomen
85-07.86	onbekend schip		Vlis	Joris Bart. Gastelaar		retourreis Afrika
85-09.86	*Galleije*		Vlis	Jean Lefebre		retourreis Afrika
85-86	*St. Maria*		Rep	Pieter Sijmonsz.		in Afrika door WIC genomen
85-86	*Vrijheid*	Fr	Vlis	Hendrik Helm		(*Cruys inde Werelt*), Afrika door BAC genomen
1686-1687						
86-06.87	onbekend schip		Vlis			retourreis Afrika
86-09.87	*Deens Wapen*		Vlis	Huijbregt Coerte		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
86-11.87	*Agaath van Vlissingen*	Fr	Vlis	Pieter van Pantegem		Afrika, slavenh. Guyana en St.Eustatius
86-87	*St. Pieter*		Zeel			retourreis Afrika
86-87	onbekend schip		Rep			Afrika, Fransen beschoten te Axim
86-87	onbekend schip		Rep			Angola, slavenh. Jamica (371)
86-87	*Poppendamme*		Vlis	Jacob Jansse Ens		in Afrika door WIC genomen
86-87	*Hoop*	Fr	Vlis	Frans Cudde		in Afrika door WIC genomen
09.87-10.88	*Vogel Phenix*	Fr	Vlis	Daniel Witboom		Angola, slavenh. St.Eustatius
10.87-88	*Eenhoorn*		Vlis	Anthony Klink		in Afrika WIC genomen, slavenh. Curaçao (150)
11.87-88	onbekend schip		Zeel	Daniel Tresel		retourreis Angola
87-02.88	*Vliegende Snip*	Fr	Vlis	Gillis Vlaminck	C	retourreis Afrika
87-02.88	*Prins Hendrik*		Midd	Martijn Pietersen		retourreis Afrika, Greinkust
87-02.88	*Gekroonde Burgh*		Midd	Jasper Hagendevelt		retourreis Afrika
87-03.88	*Anna Catharina*		Midd	Jasper Nosse		retourreis Afrika
87-03.88	*Eendragt*		Midd	Jan Tobiassen		in Afrika door WIC genomen
87-04.88	*Tijger*	Sn	Vlis	Frans Cudde		retourreis Afrika
87-05.88	*Westkapel*		Vlis	Adriaan Geritsen		retourreis Afrika
87-05.88	*Meyboom*		Midd	Jasper van de Vogel		retourreis Afrika, lading ivoor
87-06.88	*Carolus Quintus*		Midd	Daniel Hendriksz.		Angola, slavenh. Cádiz
87-08.88	*Salomon*		Midd	Cornelis Aartse		retourreis Afrika, São Tomé, lading ivoor
87-10.88	*Lam*		Vlis	Jan de Sorge		retourreis Afrika
87-10.88	*Catharina*		Zeel	Anthony Woutermans		in Afrika door WIC genomen
87-87	*Sara en Maria*		Zeel	Symon Koster		in Afrika door WIC genomen
87-87	*Rustenburgh*		Zeel	Nicolaes Langhman		in Afrika door WIC genomen
87-88	onbekend schip		Midd	Cornelis Leijnse		retourreis Afrika
87-88	onbekend schip		Zeel	Willem de Bree		in Afrika door WIC genomen
87-88	*Adriana*		Zeel			op West-Afrikaanse kust verongelukt
1688-1689						
01.88-88	*Ruijter*	Fr	Vlis	Cornelis Kas		retourreis Afrika
08.89-06.90	*Bracke*		Vlis	Jacob Jacobsz.	C	retourreis Afrika, Greinkust, lading grein
08.88-03.90	*Rode Leeuw*		Vlis	Antheunis Tange		Angola, slavenh. Suriname (464)
11.88-88	*Meyboom*		Midd	Jan Bokhoorn		in Afrika door WIC genomen
11.88-88	*Tijger*	Sn	Vlis	Frans Cudde		retourreis Afrika
88-06.88	onbekend schip		Zeel	Jan Pol		retourreis Afrika, Fransen genomen
88-10.88	*Gekroonde Burgh*		Midd	Jasper Hagendevelt		retourreis Afrika, Greinkust, lading grein
88-12.88	*Vrede*		Vlis	Gerrit Tange		retourreis Afrika
88-88	*Levant*		Rep			in Afrika door WIC genomen
88-88	*Cranenburgh*		Rep	Thomas Lesen		in Afrika door WIC genomen
88-88	*St. Pieter*		Midd	Michel van Doorn		in Afrika door WIC genomen
88-02.89	*Vijf Gebroeders*		Midd	Jacob Bennebroek		retourreis Afrika
88-04.89	*Wapen van Leijden*	Fr	Vlis	Adriaan Bochoute		retourreis Afrika
88-05.89	*Surinaamse Ridder*		Zeel	Jan van de Vijver		retourreis Afrika, Fransen genomen
88-05.89	*onbekend schip*		Zeel	Jan Fret		retourreis Afrika, Fransen genomen
88-05.89	*onbekend schip*		Zeel	Theunis Lourens		retourreis Afrika, Fransen genomen
88-06.89	*Vliegende Arent*		Vlis	Cornelis Cudde		retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
88-89	*Anna Catharina*		Midd	Jasper Nosse		retourreis Afrika, goud, Fransen genomen
88-89	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		retourreis Arguin, lading gom
88-89	*Beurs van Copenhagen*		Amst	Jan Wagenaar		retourreis Afrika
88-89	*Holgerdans*		Amst	Thomas Thoors		retourreis Afrika
89-06.90	*Wapen van Leijden*	Fr	Vlis	Adriaan Bochoute		retourreis Afrika
89-08.90	*Salomon*		Vlis	Joost de Klerk		retourreis Afrika
89-08.90	*Concordia*		Vlis	Cornelis Anthonissen		retourreis Afrika
89-08.90	onbekend schip		Zeel			Angola, slavenh. Cuba (*Vogel Phenix ?*)
89-90	*Hoop*		Rep			in Afrika door WIC genomen

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
89-90	*Bruinvisch*		Rep			in Afrika door WIC genomen
89-90	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		Arguin, Senegal, lading gom
89-90	*Gekroonde Burgh*		Midd	Jasper Hagendevelt		retourreis Afrika, Fransen genomen
1690-1691						
04.90-11.90	*Moor*	Fr	Rott	Abraham Meester		Afrika, goud, ivoor en was, bkh Willem Pedy
05.90-91	*Avontuur*		Vlis	Jasper Hagendevelt		retourreis Afrika
06.90-91	*Soetendael*	Fr	Zeel	Thomas Franssen	C	retourreis Afrika, retour in Cádiz
10.90-03.91	*Witte Phenix*	Fr	Vlis	Witte de Witte	C	Afrika, Greinkust, door WIC vervolgd
10.90-91	*Wapen van Leijden*	Fr	Vlis	Adriaan Bochoute		retourreis Afrika
90-04.91	*Franciscus*		Vlis	Daniel van der Tijt		retourreis Afrika, Greinkust
90-05.91	*Jonge Willem*		Vlis	Marinus Pieters		retourreis Afrika, Guinea
90-05.91	*Koninx Wapen*		Veer	Joris Prijs		retourreis Angola, slaven verkocht Cádiz
90-05.91	*Koningin Maria*		Vlis	Adriaan Elinck		retourreis Afrika
90-06.91	*De Stad Dort*	Fr	Vlis	Jan van de Vijver		retourreis Afrika, lading goud, ivoor en grein
90-91	*Witte Phaeme*		Rep			door WIC genomen, lading 125.000 lb grein
90-91	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		retourreis Arguin, Senegal, lading gom
01.91-91	*Den Buis*		Zeel			retourreis Afrika
05.91-92	*Baldina*	Fr	Rott	Pieter Batelaar		Senegal, *Casteel van Souburgh* genomen
08.91-03.92	*Maria*	Fr	Rott	Reijnier Weijmans		Senegal, gom, retour Le Havre
11.91-92	*Maria Susanna*		Vlis	Gabriel Marinussen	C	retourreis Afrika
91-01.92	onbekend schip		Zeel			retourreis Afrika
91-03.92	*Wapen van Vlaanderen*		Vlis	Joris Bart. Gastelaar		retourreis Afrika
91-03.92	*Watersnip*		Vlis	Adriaan Banckerts	C	retourreis Afrika
91-03.92	*Nagtegael*	Fr	Vlis	Cornelis Vlaminck	C	retourreis Afrika
91-03.92	*Eendragt*	Fr	Vlis		C	retourreis Afrika
91-06.92	*Koninx Wapen*		Veer	Jacobus Maillaart		Angola, São Tomé, slaven en suiker
91-92	*Swalem*		Zeel			Afrika, slavenh. Curaçao (555)
91-92	*Fortuine*		Zeel	Sander Kerkewout		retourreis Afrika
91-92	onbekend schip		Rep			retourreis Afrika, Fransen genomen
91-92	*Witte Phenix*	Fr	Vlis	Jan Sanders		retourreis Afrika
91-92	*St. Pieter*	Ho	Rott	Phillip Weijmans		retourreis Afrika, Senegal, 870 olifantstanden
91-92	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		Arguin, Senegal, lading gom
91-01.93	*David Amilius*		Vlis	Jacob Titus		retourreis Angola, São Tomé, retour Cádiz
91-08.93	*Soetendael*	Fr	Vlis	Lieve Adriaanese		Angola, slavenh. St.Thomas (335)
1692-1693						
05.92-02.93	*Wapen van Vlaanderen*		Vlis	Joris Bart. Gastelaar		retourreis Afrika, São Tomé
05.92-93	*St. Michiel*		Zeel	Jan Sanders		retourreis Afrika, handel BAC
06.92-09.93	*Wapen van Leijden*	Fr	Vlis	Adriaan Bochoute		retourreis Afrika, goud, ivoor en grein
08.92-93	*Veerse Neptunus*		Veer	Willem Gordon		retourreis Afrika
92-08.92	*Sonnebeeck*	Fr	Vlis	Willem van Delft		retourreis Afrika, Greinkust, lading grein
92-12.92	*Gorcum*		Vlis	Adriaan Bochoute		retourreis Afrika
92-04.93	*Concordia*	Fr	Vlis	Cornelis Anthonissen		retourreis Afrika
92-05.93	onbekend schip		Zeel			retourreis Afrika
92-06.93	*Salamander*	Fr	Vlis	Jan Michielsen		retourreis Afrika, handel BAC
92-93	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		retourreis Arguin, Senegal, lading gom
92-93	*Vier Gebroeders*		Rott			Angola, slavenh. Amerika
92-93	*St. Jan Baptista*		Zeel	Frans Groenevelt		retourreis Afrika
92-93	*Somer*	Fr	Midd	Jasper Nebbens	C	retourreis Afrika
92-06.94	*Twee Gebroeders*	Fr	Midd	Jacob Titus		Angola, slavenh. St.Thomas (200)
03.93-04.94	*Gorcum*		Vlis	Adriaan Bochoute		retourreis Afrika
05.93-94	*Maria Susanna*		Vlis	Steven Melsen	C	retourreis Afrika
06.93-07.94	*Tijger*	Sn	Vlis	Hendrik de Molenaar	C	retourreis Afrika, goud en ivoor
06.93-08.94	*Jacob Hendrik*		Midd	Willem de Vlaming	C	Afrika, 110 mk goud, 14.000 lb ivoor
93-02.94	*Orange*	Fr	Zeel	Michiel de Bree		retourreis Afrika, goud en ivoor
93-04.94	*Salamander*	Fr	Vlis	Adriaan Elinck		retourreis Afrika, goud, ivoor en grein
93-06.94	*Willem*		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika
93-08.94	*Wapen van Vlaanderen*		Zeel	Joris Adriaanse		retourreis Afrika
93-09.94	onbekend schip		Midd	Jan Michielsen		retourreis Afrika
93-10.94	*Groene Draak*		Midd	Adriaan Fransen		retourreis Afrika
93-94	*Nagtegael*	Fr	Vlis	Pieter la Franque	C	retourreis Afrika

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
1694-1695						
12.94-11.95	*Wapen van Leijden*	Fr	Vlis	Adriaen Bochhoute		retourreis Afrika
12.94-96	onbekend schip		Vlis	Huijbregt Coerte		Angola, slavenh. Amerika
12.94-06.95	*Lands Welvaren*	Fr	Vlis	Jan Gabrielsen	C	retourreis Afrika, grein en tanden
12.94-11.95	*Vliegende Arent*		Vlis	Hendrik de Molenaar		Afrika, slavenh. St.Thomas, Fransen genomen
94-12.94	*Jonge Bogaert*		Vlis	Frans Janssen		retourreis Afrika
94-05.95	onbekend schip		Rott			retourreis Afrika, lading ivoor
94-05.95	*Jonge Geleijn*		Zeel	Teunis Tant		retourreis Afrika, lading goud en ivoor
94-05.95	*Christina*	Fr	Vlis	Thomas Thoors		retourreis Afrika
94-05.95	*Vier Gebroeders*		Vlis	Witte de Witte		Afrika, slavenh. St.Thomas, BAC-pas
94-06.95	*Jonge Willem*		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika
94-95	*Vogel Phenix*	Fr	Vlis	Pieter Meijster		retourreis Afrika
94-95	*Faam*	Fr	Vlis	Adriaan Centsen Vos		retourreis Afrika
94-95	onbekend schip		Zeel	Frans van Goethem	C	Afrika, slavenh. Suriname (350)
03.95-96	*Sphaera Mundi*	Fr	Harl	Claas Cornelis Louw		in Afrika door WIC genomen
12.95-96	*Petronella*	Fr	Veer			retourreis Afrika
95-11.95	*Goes*		Vlis	Jacobus de Bruijne		retourreis Afrika
95-11.95	onbekend schip		Rep			retourreis Afrika, Fransen genomen
95-03.96	onbekend schip		Vlis	Joris Bart. Gastelaar		retourreis Afrika
95-05.96	*Jonge Willem*	Fr	Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika, 24.000 lb ivoor
95-05.96	*Leendert*		Midd	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika, Angola
95-05.96	*Walcheren*		Midd	Jacob Titus		retourreis Afrika, Angola
95-06.96	*Jonge Bogaert*		Vlis	Frans Janssen		retourreis Afrika, goud en ivoor
95-09.96	onbekend schip		Vlis	Adriaan Elinck	C	retourreis Afrika
1696-1697						
04.96-97	*Catharina Jacoba*	Fr	Midd	Hendrik de Molenaar		retourreis Afrika
08.96-05.97	*Jonge Willem*		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika, goud en ivoor
08.96-02.98	*Dolphijn*	Fr	Midd	Matthijs Bogaert		Angola, 26.000 lb koper, 16.000 lb ivoor, Cádiz
11.96-07.97	*Petronella*	Fr	Veer	G. Janssen		retourreis Senegal, lading gom
96-03.97	onbekend schip		Vlis	Jan Michielsen		retourreis Afrika
96-05.97	*Klaverblad*	Fr	Midd			retourreis Afrika
96-05.97	*Koning David*		Zeel	Pieter Marks		retourreis Afrika
96-07.97	*Walcheren*		Vlis	Jacob Titus		retourreis Afrika, Fransen genomen
96-07.97	*Jonge Jacob*		Vlis	Frans Cornelissen		retourreis Afrika
96-07.97	*Jonge Bogaert*		Vlis	Frans Janssen		retourreis Afrika
96-08.97	*Stadhouder van Friesland*		Harl	Thomas Thoors		in Afrika door WIC genomen
96-10.97	*Salamander*	Fr	Vlis	Adriaan Centsen Vos		Afrika, Fransen genomen, goud ƒ 80.000,-
96-97	*Vliegend Hert*	Fr	Midd	Jan Hatte	C	retourreis Afrika
96-97	*St. Pieter*	Ho	Rott			retourreis Arguin, lading gom
96-97	*Liefde*	Fl	Rep	Frans de Wilde		Arguin, gom, Fransen genomen
96-97	*Goede Enigheit*	Fl	Rep			retourreis Arguin, BAC-pas
96-97	*Margarita*		Vlis	Frans van Goethem	C	Afrika, slavenh. Suriname, prins Sonyo-stam
06.97-98	*Groote Apollo*		Veer	Gabriel Janssen		in Afrika door WIC genomen
09.97-06.98	*Salamander*	Fr	Vlis	Jan Michielsen		retourreis Afrika, lading ivoor
09.97-98	*Neptunus*	Ba	Rep	Benjamin Norwood		in Afrika door WIC genomen
09.97-98	onbekend schip		Midd	Jacob de Nijse		Afrika, slavenh. St. Eustatius
10.97-98	*Jonge Geleijn*		Zeel	Teunis Tant		retourreis Afrika
12.97-12.98	*Vredenburg*	Fr	Midd	Pieter Jacobsen		in Afrika gestrand, lading ivoor gered
97-03.98	*Wakende Crane*		Vlis	Adriaan Elink		retourreis Afrika
97-06.98	*Hope*		Vlis	Pieter Kuijper		retourreis Afrika, ivoor, grein en rijst
97-06.98	onbekend schip		Zeel	Willem Fante		Afrika, slavenh. St.Eustatius, goud en ivoor
97-08.98	*Vliegend Hert*	Fr	Midd	Jan Hatte		Afrika, lading 20.000 lb ivoor, goud en grein
97-12.98	*Jonge Bogaert*	Fr	Midd	Jacob Fransen		153 mk goud, 16.000 lb ivoor, was, slaven
97-12.98	*Margariet*	Fr	Vlis	Jan Seuijse		retourreis Afrika, confrontatie WIC
97-12.98	onbekend schip		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika, gezonken, WIC gesignaleerd
97-98	*Olijfftack*		Midd	Jan Jansen		Afrika, slavenh. St.Thomas, brief BAC
97-98	*Vogel Phenix*	Fr	Vlis	Pieter Meijster		Afrika, slavenh., handel BAC
97-98	*Vriendschap*		Vlis	Matthijs Speeck		retourreis Afrika, handel BAC
97-98	*Johanna Maria*	Ja	Zeel			in Afrika door WIC genomen
97-98	onbekend schip		Midd	Jacobus de Bruijne		Afrika, slavenh. St.Thomas (446)

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
1698-1699						
05.98-01.99	*Wakende Crane*	Fr	Vlis	Adriaan Elink		in Afrika door WIC genomen, 142 mk goud
08.98-02.99	*William*		Rott	John Chaffin		Afrika, slavenh., zeerovers geplunderd
11.98-06.99	*Levant*	Fr	Midd	Jan Blanckeman		retourreis Arguin en Senegal, lading gom
11.98-09.99	*Salamander*	Fr	Vlis	Witte de Witte		retourreis Afrika, brief van WIC
98-06.98	*Olijfftack*		Vlis	Daniel Pets		in Afrika door WIC genomen
98-01.99	*Catharina Jacoba*	Fr	Midd	Jan Bokhoorn		retourreis Afrika, brief van WIC
98-01.99	onbekend schip		Vlis	Pieter Scheijteruijt		retourreis Afrika, BAC-fort en São Tomé
98-02.99	*Buyenskercke*		Vlis	Joris Bart. Gastelaar		retourreis Afrika, BAC-fort en São Tomé, ivoor
98-05.99	*Vrede*	Sn	Vlis	Esaias Berteau		retourreis Afrika, goud en ivoor
98-05.99	onbekend schip		Vlis	Adriaan Centsen Vos		retourreis Afrika
98-06.99	*Witte Fortuijn*		Vlis			retourreis Afrika, Algerijnse kapers genomen
98-06.99	*St. Pieter*		Amst	Marinus Fout		Afrika, Fransen van slaven en goederen beroofd
98-07.99	onbekend schip		Vlis	Pieter Elink		retourreis Afrika
98-07.99	*Vriendschap*		Vlis	Matthijs Speeck		retourreis Afrika
98-08.99	*Twee Gesusters*		Vlis	Marinus Bergenaar		retourreis Afrika
98-08.99	*Twee Gebroeders*	Fr	Midd	Gerrit Warinck		retourreis Afrika
98-99	onbekend schip		Zeel			Afrika, slavenh. St.Thomas (110)
98-99	*Anna*		Vlis	Jacob de Bruijne		Afrika, slavenh. St.Thomas, brief BAC
98-99	*Christianus Quintus*		Brug	Daniel Hendriksen		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas (549)
98-06.00	onbekend schip		Zier			Afrika, nam schipper Adriaen Adriaensz mee
01.99-06.99	*Jonge Pieter*		Zeel	Leijn Janssen		in Afrika door WIC genomen, schip verbrand
01.99-05.00	*Maria Susanna*		Vlis	Isaac van Geersdaale		Afrika, slavenh. Caracas
01.99-11.00	*Groene Draak*		Midd	Jacob Fransen		retoureis Afrika, São Tomé
02.99-01.00	*Plattenburg*		Zeel	Geleijn Springer		retourreis Afrika, São Tomé
02.99-03.00	*Margariet*	Fr	Vlis	Jan Seuijse		Afrika, Cabo Corso, confrontatie WIC
03.99-09.99	*Catharina Jacoba*	Fr	Midd	Jan Bokhoorn		retourreis Afrika, door WIC vervolgd
04.99-99	*St. Jan Baptiste*		Vlis	Adriaen Adriaensz		Senegambia-gebied, Engelsen genomen
06.99-00	*Eleonora*		Midd	Wouter Gommers		Afrika, slavenh. Amerika, verongelukt
06.99-08.00	*Johanna Cornelia*	Fr	Midd	Frans Jansen		Afrika, slavenh. St.Eustatius (450), verongelukt
07.99-01	*Vier Gebroeders*	Fr	Vlis	Lucas Osdorp		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas
08.99-03.00	*St. Anna*		Vlis	Simon van den Nolle		Afrika, slavenh. Amerika, Fransen genomen
08.99-03.00	*Pieter en Jan*		Vlis	Jacob Knokke		Afrika, slavenh. Amerika, Fransen genomen
08.99-00	*Twee Gesusters*	Fr	Vlis	Marinus Bergenaar		retourreis Afrika
09.99-07.00	*Catharina Jacoba*	Fr	Midd	Jan Bokhoorn		retourreis Afrika, door WIC vervolgd
09.99-05.01	*Braakenburg*		Vlis	Abraham Leijnse		Afrika, slavenh. Curaçao
10.99-04.01	*Jonge Dirk*	Fr	Vlis	Joos van der Meer		Afrika, slavenh. St.Thomas
10.99-00	*Andrinna*		Vlis	Jacob van Daale		retourreis Afrika
10.99-05.00	*Oranjeboom*		Vlis	Pieter la Franque		retourreis Afrika, zeerovers genomen
11.99-12.00	*Hercules*		Vlis	Daniel Profeet		Calabar, slavenh. St.Eustatius/Thomas
12.99-00	*Vergulde Fortuyn*		Amst	Roelof Cleijn		Afrika, slavenh. Amerika, Fransen genomen
99-01.00	onbekend schip	Fr	Vlis	Jacob Zuijlen		130 mk goud, 22.000 lb ivoor, 11.000 lb was
99-01.00	*Galeij*		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika, 100 mk goud, ivoor, was
99-02.00	*Marienburg*	Fr	Vlis	Jacob Barrevoets		retourreis Arguin, Senegal, lading gom
99-02.00	*Levant*		Vlis	Gabriel Janssen		retourreis Senegal, lading gom
99-03.00	*Buyenskercke*	Fr	Vlis	Joris Bart. Gastelaar		retourreis Afrika
99-03.01	*Grote Amasone*	Fr	Midd	F. Huijge de Jonge		Angola, slavenh. Caracas (400)
99-03.00	*Arcke Noach*		Rott	Ditlof Wolf		retourreis Senegal, lading gom
99-03.00	*Vrijheid*	Fr	Rott			retourreis Senegal, lading gom
99-06.00	*Bossenburg*	Fr	Vlis	Cornelis Vlaminck		Afrika, slavenh. Curaçao
99-07.00	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Jan de Vos		Afrika, 100 mk goud, 6.000 lb ivoor
99-07.00	*Vriendschap*		Vlis	Matthijs Speeck		Afrika, 120 mk goud, 17.000 lb ivoor
99-07.00	*Dolphijn*	Fr	Midd	Matthijs Bogaert		Angola, slavenh. St.Eustatius/Caracas (450)
99-07.01	*Rode Leeuw*	Fr	Vlis			Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
99-11.00	*Hoop*	Fr	Midd	Hendrik de Molenaar		retourreis Afrika
99-11.00	*Nieuwe Claverblad*	Fr	Zeel	Jan van de Klooster		Afrika, slavenh., zeerovers geplunderd
99-00	*African Merchant*		Veer	William Bell		Afrika door WIC genomen en vrijgegeven
1700-1701						
04.00-01	*Marienburg*	Fr	Vlis	Jacob Barrevoets		retourreis Afrika
06.00-11.00	*Carolus Secundus*	Fr	Amst	Claas Wendt		door WIC genomen, slavenh. Amerika (600)
11.00-05.01	*Groot Cortienne*	Fr	Midd	Steven de Waterman		retourreis Afrika, Senegal, lading gom
11.00-04.01	*Anna en Jacoba Galeij*	Ja	Vlis	Marinus Bergenaar		in Afrika door WIC genomen

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
11.00-01	*Levant*		Vlis	Gabriel Janssen		retourreis Afrika, Senegal, lading gom
12.00-01	*Fortuijn*	Sn	Midd	Jan Andriessen		Afrika, slavenh. St.Eustatius (met *Peerl*)
12.00-06.02	*Peerl*	Fr	Midd	Willem Credo		145 mk goud, ivoor, slaven St.Eustatius (500)
00-12.00	*Gouden Draak*	Ga	Midd			retourreis Afrika, door WIC vervolgd
00-12.00	*Alida*		Vlis	Hendrik Pietersen		retourreis Senegal, lading gom
00-01.01	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Jan de Vos		retourreis Afrika
00-05.01	onbekend schip		Vlis	Jan Hatte		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas (189)
00-05.01	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Dirck de Meyer		Angola, slavenh. St.Eustatius
00-05.01	*Petronella*		Zeel	Jacob de Prince		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas
00-07.01	onbekend schip		Vlis	Pieter Scheijteruijt		retourreis Afrika
00-07.01	*Oostdorp*		Zeel	Jacobus Kloese		Angola, slavenh. St.Thomas
00-07.01	*De Stad Cadix*		Vlis	Adriaan Elink		retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
00-07.01	*Gouden Leeuw*	Fr	Vlis	Jacob Claasen		Afrika, slavenh. St.Thomas
00-07.01	*Galeij*		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika
00-08.01	onbekend schip		Zeel	Pieter Jacobsen		retourreis Senegal, lading gom
00-09.01	*Vriendschap*		Zeel	Matthijs Speeck		retourreis Afrika
00-11.01	*Buyenskercke*	Fr	Vlis	Joris Bart. Gastelaar		Afrika WIC vervolgd, slavenh. Caracas
00-11.01	*Plattenburg*		Zeel	Leendert Jansen		Calabar, slavenh. St.Eustatius/Thomas (52)
00-11.01	*Bossenburg*	Fr	Vlis	Pieter van Hatte		Angola, slavenh. Cartagena
00-12.01	*Koning Willem*		Midd	Jacob Centsen Vos		Afrika WIC vervolgd, goederen WIC verkocht
00-01	*Stad Berlijn*		Zeel			Afrika, slavenh. St.Thomas (154)
00-01	*William*		Vlis	Hendrik Helm		Afrika, slavenh. St.Domingo
01.01-02	*St. Pieter*		Amst	Gerrit van Leeuwen		Afrika, slavenh. Cartagena, WIC ketting gelegd
01.01-04.02	*St. Joseph*	Fr	Amst	Wyloff Adriaansen †		WIC genomen, slavenh. Amerika, 15.500 lb ivoor
01.01-02	*Marie Galeij*	Sn	Amst	Jan Willemse		retourreis Afrika
05.01-02	*Kleine Amasone*		Midd	Cornelis v/d Maan		retourreis Afrika
07.01-02	*St. Jacob*		Vlis	Jan van der Hoeven		Afrika door WIC genomen, Engelsen hernomen
09.01-03	*Levant*		Vlis	Gabriel Janssen		Calabar, slavenh. Caracas (460)
01-07.01	*Catharina*		Midd	Pieter de Ruyter		retourreis Afrika
01-09.01	*Catharina Jacoba*	Fr	Midd	Jan Bokhoorn		retourreis Afrika
01-11.01	*Moorenburg*		Rep	Andries Franssen		retourreis Senegal, lading gom
01-01.02	*Alida*		Vlis			retourreis Senegal, lading gom
01-05.02	*Jonge Isaac*		Vlis	Cornelis Penne		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas (153)
01-05.02	*Claverblad*		Zeel	Claas van Driest		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
01-05.02	*Vier Gebroeders*	Fr	Amst	Lucas Osdorp †		Calabar, slavenh. St.Eustatius/Thomas (200)
01-01.03	*Nieuwe Claverblad*	Fr	Midd	Jan van de Klooster		Angola, slavenh. St.Thomas (350)
01-02.02	*Dolphijn*	Fr	Midd	Matthijs Bogaert		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas (500)
01-03.02	onbekend schip		Zeel			retourreis Afrika, goud en Afrikaanse producten
01-06.02	*Het Lam*	Fr	Vlis	Cornelis Barrevoets		retourreis Senegal, lading gom
01-06.02	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Jan de Vos		retourreis Afrika
01-06.02	*Groene Draak*	Ga	Vlis	Pieter de Bruyn		retourreis Afrika
01-06.02	*Sonnebeeck*	Fr	Vlis	Jan Cornelissen		retourreis Afrika
01-07.02	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		retourreis Senegal, lading 242.930 lb gom
01-02	*Koning van Pruissen*		Zeel			Afrika, slavenh. St.Thomas (212), BAC-pas
01-02	*Kroonprins van Pruijssen*		Zeel			Afrika, slavenh. St.Thomas (169), BAC-pas
01-02	*Rode Leeuw*	Fr	Vlis	Jacob Claasen		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
01-03	onbekend schip		Vlis	Adriaan Dames		goederen naar Afrika
1702-1703						
07.02-03	*Catharina Jacoba*		Midd	Jan Bokhoorn	C	retourreis Afrika
08.02-09.03	*Dolphijn*		Midd	Matthijs Bogaert †	C	Angola, WIC vervolgd, slavenh. St.Thomas
08.02-10.02	*Grote Amasone*	Fr	Midd	F. Huijge de Jonge	C	Angola, slavenh. Amerika, Fransen gezonken
10.02-07.03	*Hoop*	Fr	Vlis	Daniel Lonke	C	retourreis Afrika, brief WIC
10.02-02.03	*Gouden Draak*	Ga	Midd	Andries Franssen	C	retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
11.02-10.03	*Jonge Willem*	Ja	Vlis	Daniel Andriessen	C	retourreis Afrika
11.02-07.03	*Andrinna*		Vlis	Jacob van Daale	C	retourreis Senegal, lading gom
11.02-03	*Johanna Jacoba*		Vlis	Werner …		retourreis Afrika
02-08.02	*Leyden*		Vlis	Bighoete		retourreis Afrika, São Tomé, goud en ivoor
02-09.02	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Jacob van Daale	C	retourreis Senegal, lading gom
02-11.02	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		retourreis Senegal, 180.200 lb gom
02-01.03	onbekend schip		Midd			Afrika, 150 mk goud, 20.000 lb ivoor en suiker
02-01.03	*Kleine Amasone*		Midd	Cornelis v/d Maan		Afrika, goud en ivoor, WIC gesignaleerd
02-02.03	onbekend schip		Zeel			retourreis Afrika, Fransen genomen

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
02-05.03	onbekend schip		Midd			retourreis Afrika, goud en ivoor (*Orangiestam?*)
02-03	*Europa*		Vlis	J. Roggestaert		Angola, slavenh. St.Thomas (108)
02-02.04	*William en Marij Galeij*		Veer	Jan Grassilie		Calabar, slavenh. Barbados (336)
01.03-08.03	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot	C	retourreis Senegal, gom, koning van Arguin
05.03-04	onbekend schip		Vlis			Angola, slavenh. Amerika
06.03-11.04	*Kleine Amasone*		Midd	Cornelis v/d Maan	C	retourreis Afrika
08.03-04	*Hoop*	Fr	Vlis	Daniel Lonke	C	retourreis Afrika, maart 1704 ontsnapt WIC
10.03-02.04	*Andrinna*	Ja	Vlis	Dirk Cornelissen	C	in Afrika door WIC genomen
11.03-12.03	*Arcke Noach*		Rott	Adriaan Schot		retourreis Senegal, nabij Plymouth verongelukt
03-09.03	*Vier Gebroeders*	Fr	Vlis	Erasmus Muller		retourreis Afrika, lading goud en ivoor
03-10.03	onbekend schip		Zeel			retourreis Afrika
03-01.04	*Gerechtigheid*	Fr	Vlis	Gabriel Janssen		retourreis Senegal, lading gom
03-03.04	*Gouden Draak*	Ga	Midd	Andries Franssen	C	retourreis Afrika
03-06.04	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Dirck de Meyer	C	retourreis Afrika
03-06.04	*Vrijheid*	Fr	Zeel			retourreis Afrika
03-04	onbekend schip		Rott			retourreis Afrika, confrontatie WIC
1704-1705						
01.04-04	onbekend schip		Amst	Ary Cornelissen		Guinea, Texel teruggekeerd i.v.m. lekkage
02.04-06.04	*Gerechtigheid*	Fr	Vlis	Leendert Jansen	C	Arguin, onderkoopman van Arguin naar Emden
03.04-01.05	*'s Lands Welvaren*		Vlis	Jan Machielsen		Afrika, goud en ivoor, Fransen genomen
03.04-02.05	*Pruisende Paauw*		Vlis	Bartel Joris. Gastelaar		retourreis Afrika
03.04-05	*Jonge Daniel*		Vlis	Boudewijn Jacobsen		retourreis Afrika
05.04-05	*Middelburg*		Midd	Jan van de Klooster		retourreis Afrika, 150 mk goud
06.04-02.05	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Dirck de Meyer	C	retourreis Afrika
08.04-07.05	*Guineesche Postillon*		Midd	Andries Franssen		retourreis Afrika
08.04-05	*Schorenburg*		Vlis	Jacob Fret	C	retourreis Afrika
08.04-08.05	*Getergde Vlissingen*		Vlis	Cornelis Melsen		retourreis Afrika
09.05-05	*Rad van Avontuur*		Vlis	Willem de Bree	C	retourreis Afrika, Fransen genomen
10.04-12.05	*Domburg*	Fr	Midd	Pieter Groenstraten	C	retourreis Afrika, goud en ivoor
10.04-07.05	*Vaderland Getrouw*		Vlis	Pieter Jacobsen	C	retourreis Afrika, goud en ivoor
11.04-04.05	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Thomas Plancke	C	retourreis Afrika, brief van WIC
11.04-07.05	*Gerechtigheid*	Fr	Vlis	Leendert Jansen	C	retourreis Arguin, Senegal, gom en huiden
12.04-07.05	*Kleine Amasone*		Midd	Cornelis v/d Maan	C	retourreis Afrika, goud en ivoor
04-07.04	*Seven Provintien*	Fl	Rott	Adriaan Schot		Senegal, 150 last gom en 12 mk goud
04-10.04	onbekend schip		Vlis			Afrika, 111 mk goud, ivoor, Fransen genomen
04-12.04	*Jonge Willem*	Ja	Vlis	Daniel Andriessen	C	Afrika, ontsnapt aan WIC, rijk beladen
04-03.05	*Swaluw*		Rott	Leendert Tromp		retourreis Afrika
04-07.05	onbekend schip		Vlis	Cornelis Barrevoets		retourreis Senegal, lading gom
01.05-10.05	*Herstel van Zeeland*	Fr	Midd	Jan Bokhoorn	C	Arguin, Senegal, lading gom, Christiaan During
02.05-03.05	*Nieuwenbogaerde*	Fr	Midd	Jacob Franssen		Guinea, tijdens storm gezonken (nieuw fregat)
05.05-04.06	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Thomas Plancke	C	retourreis Afrika
08.05-06	*Guineesche Postillon*		Midd	Gerrit Honorius		retourreis Afrika
10.05-05.06	*Kleine Amasone*	Fr	Midd	Cornelis v/d Maan	C	Afrika, BAC-fort, personeel, Johann Muntz
05-07.05	*Gerechtigheid*	Fr	Vlis	Leendert Jansen	C	retourreis Senegal, gom en huiden
05-08.06	*Jonge Willem*	Ja	Vlis	Daniel Andriessen	C	retourreis Afrika, Angola, confrontatie WIC
05-10.06	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Dirck de Meyer	C	Afrika, slavenh. Amerika
1706-1707						
01.06-12.06	*Kleine Amasone*		Midd	Cornelis v/d Maan	C	retourreis Afrika, BAC-fort
02.06-06.07	*Vliegend Hert*		Midd	Jacob Centsen Vos	C	Angola, slavenh. St.Thomas (487)
07.06-10.07	*Jonge Leendert*		Vlis	Jan Machielsen		retourreis Afrika, Fransen genomen
09.06-09.07	*Jonge Rebecca*		Midd	Jacob v/d Beek	C	retourreis Afrika
12.06-11.07	*Samaritaan*		Vlis	Pieter Kievit		retourreis Afrika
12.06-03.07	*Guineesche Postillon*		Midd	Gerrit Honorius		retourreis Afrika, Fransen genomen
06-08.07	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Thomas Plancke	C	retourreis Afrika, BAC-fort, brief BAC
06-07	*Vrijheid*		Zeel			retourreis Afrika, BAC-pas
06-07	onbekend schip	Sn	Rep			Afrika WIC vervolgd, bescherming Engelsen
01.07-07	*Kleine Amasone*		Midd	Cornelis v/d Maan	C	retourreis Afrika, BAC-fort, Fransen genomen
01.07-12.07	*Herstel van Zeeland*	Fr	Midd	Pieter Adriaansen	C	Afrika, BAC-fort, 213 mk goud en ivoor
01.07-07.07	*Jonge Willem*	Ja	Vlis	Daniel Andriessen	C	in Afrika door WIC genomen, BAC-fort
01.07-03.08	*Maria*	Fr	Midd	Gosardus Udemans		retourreis Afrika
04.07-01.08	*Eendracht*	Fr	Vlis	Abraham Poll	C	retourreis Afrika

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
08.07-05.08	*Gouden Leeuw*		Vlis	Samuel Jochems	C	retourreis Afrika
11.07-06.09	*Vliegend Hert*		Midd	Jacob Centsen Vos	C	Angola, slavenh. St.Thomas (384)
11.07-07.08	*Schorenburg*	Fr	Midd	Jacob Fret	C	in Afrika door WIC genomen
12.07-08	*Vliegende Schelvis*		Midd	Willem Rogiers	C	retourreis Afrika
12.07-02.09	*Vlissinger Galeij*		Vlis	Thomas Plancke	C	retourreis Afrika, Fransen genomen
12.07-08	*Ruijter*		Midd	Josias Tierleroij		retourreis Afrika, Fransen genomen
12.07-05.08	*Gerechtigheid*	Fr	Vlis	Gabriel Janssen		retourreis Senegal, lading gom, BAC-fort
07-11.07	onbekend schip		Vlis	Jan Stortewater		Afrika, Fransen genomen
07-05.08	*Catharina*		Midd	Jan Grassilie	C	Afrika, slavenh. St.Thomas (103)
07-08.08	onbekend schip		Midd			retourreis Senegal, lading gom
07-11.08	onbekend schip		Rott			retourreis Afrika
07-09	*Prins Eugenius 2*		Midd			Afrika, slavenh. St.Thomas (387)
07-02.09	*Rode Leeuw*	Fr	Vlis	Adriaan Bogaart	C	slavenh. St.Thomas (260), Fransen genomen
1708-1709						
02.08-08	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Dirck de Meyer	C	retourreis Afrika
02.08-08.09	*Herstel van Zeeland*	Fr	Midd	Pieter Adriaansen	C	retourreis Afrika
04.08-11.09	*Africa*		Vlis	Jacobus Tobiassen	C	Afrika, 130 mk goud en ivoor, BAC-fort
10.08-05.09	*Gecroonde Appel*		Midd	Jan Grassilie	C	Calabar, slavenh. St.Thomas, Fransen genomen
12.08-09	*Liefde*		Vlis	Willem Cudde		retourreis Greinkust, Fransen genomen
08-03.09	*Diamant*	Fr	Midd	Thomas Jacobsen	C	retourreis Afrika, Fransen genomen
08-03.09	*Packet van Vlissingen*		Vlis	Pieter Dircksen		Fransen genomen, 113 mk goud, 20.000 lb ivoor
08-10.09	*Twee Gebroeders Galeij*	Fr	Midd	Pierre Thebeu		Afrika, slavenh. St.Thomas (48)
08-09	*Americaanse Galeij*	Ja	Midd	Jacob v/d Beek		retourreis Afrika
08-09	onbekend schip		Midd			Afrika, slavenh. Amerika (300)
08-09	Eendracht	Fr	Vlis	Huijbrecht Fret		Afrika, kocht goederen *Acht Gebroeders*
08-09	*Acht Gebroeders*		Midd	Pieter Charion	C	Afrika, gestrand op de Afrikaanse kust
08-09	schip *(Gouden Appel?)*		Zeel			Afrika, Calabar, slavenh. St.Thomas (105)
01.09-07.09	*Maria*	Fr	Midd	Gosardus Udemans		Afrika WIC genomen, vervoer BAC-personeel
01.09-10.09	*Gerechtigheid*	Fr	Vlis	Gabriel Janssen		retourreis Afrika, Senegal, BAC personeel
01.09-04.10	*Prins Eugenius*	Fr	Midd	Pieter Donker	C	Afrika, 300 mk goud, ivoor, grein, BAC
01.09-09	*Rosenburg*	Fr	Vlis	Erasmus Muller	C	Angola, slavenh. Caracas/Thomas (398), gestrand
01.09-10	*Jacobus*		Zeel	Matthijs Meester		Afrika, slavenh. Amerika
02.09-03.09	*Cornelia*		Vlis	Gerrit Honorius		retourreis Afrika, heenreis Fransen genomen
06.09-06.10	*Vliegend Paard*		Vlis	Huijbrecht Fret		retourreis Afrika
07.09-09.10	*Jager*		Midd	Hendrik de Witte	C	Afrika, slavenh. St.Thomas (382)
07.09-08.10	*Waterbeek*		Midd	Jacob Fret		retourreis Afrika
11.09-02.11	*Prins Eugenius 2*		Midd	Jacob Centsen Vos	C	Angola, slavenh. St.Thomas (313)
11.09-11	*America*		Vlis	David de Nijse	C	Angola, slavenh. St.Thomas (245)
12.09-03.11	*Herstel van Zeeland*	Fr	Midd	Pieter Adriaansen	C	retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
12.09-10	*Africa*		Vlis	Jacobus Tobiassen		retourreis Afrika
12.09-05.10	*Americaanse Galeij*	Fr	Midd	Jacob v/d Beek		in Afrika door WIC genomen
09-01.10	*Vijff Gesusters*	Ba	Zier	Marinus Dringe	C	in Afrika door WIC genomen
09-03.10	onbekend schip		Rott			retourreis Senegal, lading gom
1710-1711						
04.10-11	*Jonge Jacob*		Midd	Jan Cornelissen	C	Afrika, slavenh. Amerika, via Genua
05.10-07.11	*Eendracht*	Fr	Midd	Thomas Plancke	C	retourreis Afrika, goud en ivoor
06.10-11	*Onbekende*	Fr	Midd	Johan Dankaarts	C	Afrika, slavenh. St. Thomas, Fransen genomen
08.10-08.11	*Prins Eugenius 3*	Fr	Midd	Pieter Donker	C	retourreis Afrika, slechte negotie
09.10-11	*Waterbeek*		Midd	Daniel Brakman		retourreis Afrika
12.10-04.12	*Victoria*	Fr	Midd	Geleijn Dronkert		Afrika, slavenh. Amerika, St.Thomas
12.10-04.12	*Jager*	Fr	Midd	Hendrik de Witte	C	Afrika, slavenh. Amerika, St.Thomas
10-11.10	*Prince Ros Galeij*		Rott	Gerrit Bruggen		retourreis naar Senegal, lading gom
10-08.11	*Gouden Leeuw*	Fr	Vlis	Samuel Jochems	C	retourreis Afrika
10-12.11	*Prins Eugenius*		Midd	Abr. Schelstraate †		Afrika, slavenh. Amerika, St.Thomas (767)
01.11-11	*Guineese Koorngaleij*	Fr	Midd	Hugo van Swol	C	retourreis Afrika
01.11-08.12	*Gouden Appel*		Midd	Cornelis Huijssen		Angola, slavenh. St.Thomas, Fransen genomen
01.11-05.12	*Popkensburg*		Midd	Jacob Fret	C	Afrika, slavenh. Amerika
02.11-11	*St. Antony Galeij*		Rott	Pieter Charion	C	Afrika, slavenh. Brazilië, Fransen genomen
02.11-02.12	*Prins Eugenius 2*		Midd	Jacob Centsen Vos	C	retourreis Afrika
04.11-09.12	*America*		Vlis	David de Nijse	C	Afrika, slavenh. St.Thomas (270)

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
06.11-01.12	*Gouden Draak*	Ga	Midd	Cornelis Kat		in Afrika door WIC genomen
07.11-02.12	*Kleine Amasone 2*	Fr	Midd	Jacob Baillieux		in Afrika door WIC genomen
10.11-04.13	*Gouden Leeuw*		Vlis	Samuel Jochems	C	Angola, slavenh. St.Thomas (219)
09.11-12	onbekend schip	Ho	Zier			Afrika (met *Eendracht*), BAC, Fransen genomen
09.11-10.12	*Eendracht*	Fr	Midd	Thomas Plancke	C	Afrika, BAC-directeur Dubois
12.11-08.12	*Overwinning van Rijssel*	Fr	Midd	Edward Mangelaar		Afrika, slavenh. Curaçao
12.11-12	*Bonaventura*		Amst	Valentijn de Winter		retourreis Senegal
12.11-12	*Susanna Galeij*	Fr	Zier	Marinus Dringe		retourreis Afrika, heenweg verongelukt.
12.11-04.13	*Prins Eugenius 3*	Fr	Midd	Jacob Bokhoorn	C	retourreis Afrika, BAC-fort
11-12	*Catharina*		Midd	Pieter van Boterdale		retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
11-12	*Koning van Pruijssen*	Fr	Rott	Cornelis Barrevoets		retourreis Afrika, BAC-commandeur De Both
1712-1713						
09.12-07.13	*Bonaventura*		Amst	Valentijn de Winter		retourreis Senegal, 200.000 lb gom
12.12-11.13	*Anna Catharina*	Fr	Midd	Claude Linsen		retourreis Afrika, BAC-fort
12.12-11.13	*Negotie Galeij*	Fr	Midd	Johannes Plas	C	Arika, 203 mk goud, 22.574 lb ivoor, BAC
12.12-14	*Jager*	Fr	Midd	Hendrik de Witte	C	Afrika, confrontatie WIC, slavenh. St.Thomas
12.12-10.14	*Popkensburg*		Midd	Cornelis Huijssen	C	Angola, slavenh. St.Thomas (277)
12-01.13	*Stad Zierikzee*		Zier			retourreis Afrika, Greinkust
12-03.13	*Koning van Pruijssen*	Fr	Rott	Cornelis Barrevoets		Arguin, 50.000 lb gom, recognitie WIC
12-04.13	*Muscovisse Galeij*		Amst	Claas de Ruyter		retourreis Afrika, aankomst Texel
12-07.13	*Vergulde Kat*		Amst	Syme Heres		retourreis Senegal
12-07.13	onbekend schip		Midd	Gabriel Janssen		retourreis Senegal
12-07.13	*Vijff Gebroeders*		Zier	Pieter Theunissen		retourreis Afrika
12-07.13	*Juffrouw Gerarda*		Amst	Evert Baey		retourreis Senegal
12-09.13	*Bossenburg*	Fr	Vlis	Jacob Guépin	C	Afrika, Greinkust en Senegal, BAC-fort
12-13	*St. Antony Galeij*		Midd	Pieter Thebeu		Angola, Príncipe, slavenh. Berbice
01.13-14	*Kleijne Hoop*	Fr	Zier	Jacob Imanse		retourreis Afrika, BAC-fort
02.13-06.14	*America*		Vlis	David de Nijse	C-T	Afrika, slavenh. St. Eustatius
02.13-08.13	*Herstelde Leeuw*	Fr	Vlis	Adriaan Baane †	C-T	Afrika, goederen bewaring op São Tomé
02.13-13	*Jonge Cornelis*		Vlis	Pieter Kievit	T	i.v.m. overlijden bkh Lampsins afgelast
02.13-04.14	*Jonge Abraham*	Fr	Vlis	Pieter Adriaansen	C-T	Afrika, slavenh. Martenique
03.13-10.13	*Agatha*		Amst	David Davidsen		retourreis Greinkust, thuisreis via Zeeland
03.13-09.14	*Eendracht*	Fr	Midd	Thomas Plancke	T	retourreis Afrika
04.13-09.14	*Victoria*	Fr	Midd	Jan Cornelissen	T	retourreis Afrika
05.13-06.14	*Adriana Catharina*	Fr	Vlis	Pieter Geleijnse	T	retourreis Afrika
05.13-06.14	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge	T	Afrika, slavenh. St.Thomas (265)
05.13-14	*Gouden Leeuw*		Vlis	Samuel Jochems	T	retourreis Afrika
06.13-03.14	*Snelle Hoeker*	Ho	Midd	Cornelis Boes	T	in Afrika door WIC genomen
06.13-14	*Goede Hoope*		Vlis	Daniel Andriessen	T	retourreis Afrika
06.13-05.15	*Overwinning van Rijssel*	Fr	Midd	Cornelis Leijnse	T	Afrika, slavenh. Amerika, BAC-fort
06.13-09.14	*Herstel van Zeeland*	Fr	Midd	Pieter Deinout	T	Afrika, lading f 48.000,-, BAC-fort
06.13-09.14	*Prins Eugenius 3*	Fr	Midd	Jacob Bokhoorn	T	Afrika, lading goud en ivoor, BAC-fort
06.13-01.15	*Catharina Galeij*		Vlis	Isaak van der Tijt	T	retourreis Afrika, São Tomé
07.13-07.15	*Vergulde Vrijheid*	Fr	Midd	David de Laa	T	Afrika, slavenh. St.Thomas, BAC-fort
08.13-11.13	*Anna Maria Galeij*	Sn	Vlis	Jan van der Venne	T	in Afrika door WIC genomen, BAC-fort
08.13-06.14	*Jonge Thomas*		Midd	Jacob Vermaere	T	retourreis Afrika
09.13-11.14	*Jonge Jan en Jacob*	Fr	Vlis	Cornelis Croeff jr.	T	in Afrika door WIC genomen, BAC-fort,
09.13-10.14	*Swarte Arent Galeij*	Fr	Veer	Jacob Baillieux	T	in Afrika door WIC genomen
10.13-08.15	*Zeelandia*	Fr	Midd	Jochem Gommerts	T	Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
10.13-08.15	*Neptunus*	Fr	Midd	Cornelis Gerrits	T	Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
10.13-07.15	*Eenhoorn*		Vlis	Jan Rochiers	T	Afrika, slavenh. St.Eustatius, BAC-fort
10.13-07.14	*Koning van Pruijssen*	Fr	Rott	Jan Wijnen		Arguin, BAC-fort, recognitie WIC
10.13-14	*Twee Gebroeders Galeij*	Fr	Midd	Pieter Groenstraten	T	retourreis Afrika, Arguin, BAC-fort
11.13-15	*Onbekende*	Fr	Midd	Lieven van der Baar	T	retourreis Afrika, BAC-fort
11.13-05.14	*Aletta Galeij*	Ho	Amst	Pieter Genodo		in Afrika door WIC genomen
11.13-05.14	*Drij Gesusters*	Ho	Midd	Cornelis Vogel	T	retourreis Afrika, BAC-fort
12.13-06.14	*Agatha*	Ho	Vlis	Claas Caagman		in Afrika door WIC genomen
12.13-14	*Kroonprins van Pruijssen*	Fr	Amst	Willem Coster		retourreis Senegal, recognitie WIC
12.13-14	*Bonaventura*		Amst	Valentijn de Winter		retourreis Senegal, recognitie WIC
13-02.14	onbekend schip		Amst			retourreis Afrika, lading ivoor
13-08.14	*Anna Catharina*	Fr	Midd	Claude Linsen	T	retourreis Afrika, brief BAC, lading *f* 24.000,-
13-10.14	onbekend schip		Midd			Afrika, lading goud, (*Zeeuwse Galeij?*)

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
13-14	*Berlijn*		Rott			retourreis Senegal, recognitie WIC
13-14	*Postilion Galeij*	Fr	Veer	Wouter Watson	T	retourreis Afrika, brieven BAC
13-14	onbekend schip		Midd	Jacob Volle		Afrika, slavenh. St.Thomas (145)
1714-1715						
01.14-08.15	*Negotie Galeij*	Fr	Midd	Johannes Plas	T	retourreis Afrika, confrontatie WIC
02.14-02.15	*Oranjeboom*	Fr	Vlis	Jacob Vermaere	T	in Afrika door WIC genomen
03.14-06.14	*Ruijter*	Fr	Vlis	Abraham Poll	T	in Afrika door WIC genomen
03.14-08.15	*Keizer Karel*		Vlis	Jacob Stevensen	T	Afrika, slavenh. Suriname, St.Eustatius
04.14-02.15	*Liefde*	Fr	Midd	Daniel Brakman	T	in Afrika door WIC genomen
04.14-01.15	*Jan en Cornelis Galeij*		Midd	Pieter Baas	T	retourreis Afrika met peper en ivoor
04.14-15	*Drij Gesusters*	Ho	Midd	Cornelis Vogel	T	retourreis Afrika
07.14-08.15	*Adriana Catharina*	Fr	Vlis	Pieter Geleijnse		Afrika, BAC-fort, confrontatie WIC
08.14-12.14	*Johanna Galeij*	Sn	Zier	Hendrik Robbregts	T	in Afrika door WIC genomen
08.14-11.15	*America*		Vlis	David de Nijse	T	Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas
08.14-15	*Zeepaard*		Zier	Willem Nobel	T	retourreis Afrika
09.14-09.16	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge	T	Afrika, slavenh. St.Eustatius
10.14-06.15	*Deinsvliet*	Fr	Vlis	Jan Bokhoorn	T	in Afrika door WIC genomen
10.14-11.15	*Jonge Elseboom*	Fr	Midd	Pieter Thebeu	T	Calabar WIC genomen, slavenh. Amerika (68)
11.14-02.15	*Rusteloze Galeij*	Sn	Zier	Leendert Lodder	T	in Afrika door WIC genomen
12.14-02.15	*Juffrouw Catharina*	Fr	Vlis	Hendrik Kievit	T	in Afrika door WIC genomen, BAC-fort
12.14-11.15	*Vlissings Welvaren*		Vlis	Jacob Guépin	T	In Angola door WIC genomen, slavenh. (321)
12.14-15	onbekend schip		Amst	Claas de Boer		retourreis Afrika
12.14-15	*Victoria*	Fr	Midd	Jan Cornelissen	T	Angola, slavenh. Amerika
14-12.14	onbekend schip	Ho	Zeel			Afrika, goud, ivoor en grein, brief WIC
14-06.15	*Kroonprins van Pruijssen*	Fr	Rott	Erasmus Muller		Arguin, commandeur Reers, recognitie WIC
14-07.15	*Koning van Pruijssen*	Fr	Rott	Jan Wijnen		Afrika, Arguin, BAC-fort, recognitie WIC
14-08.15	*Kleijne Hoop*	Fr	Zier	Jacob Imanse	T	retourreis Afrika
14-15	*Bossenburg*		Vlis	Joris Adriaansen	T	Guinea, Angola, slavenh. Amerika
14-15	onbekend schip		Zeel	Alexander Roeland		Afrika, slavenh. St.Thomas
14-15	*Koning van Spanien*		Rep			retourreis Afrika
14-05.16	*Vaderland Getrouw*		Vlis	Jacob de Prince	T	Afrika, slavenh. Caracas
01.15-08.15	*Jonge Abraham*		Amst	Cornelis Boes	T	retourreis Senegal
01.15-08.15	onbekend schip		Amst	Cornelis Cock		retourreis Senegal
01.15-03.15	*St. Bernardo*	Sn	Zier	Dingemans Boom	T	in Afrika door WIC genomen
01.15-03.15	*Zeeuwse Galeij*	Fr	Midd	Jan Andriessen	T	in Afrika door WIC genomen
01.15-08.15	*Juffrouw Maria*	Bu	Amst	Jan Maas	T	in Afrika door WIC genomen
01.15-05.16	*Den Hulsboom*		Midd	Andries Ketelaar	T	Angola, slavenh. St.Thomas, WIC gesignaleerd
01.15-07.16	*Jager*	Fr	Midd	Hendrik de Witte	T	Angola, slavenh. St.Thomas
01.15-08.16	onbekend schip	Ho	Midd	Hugo van Swol		retourreis Afrika
02.15-10.15	*Anna Catharina*	Fr	Midd	Claude Linsen	T	Angola WIC genomen, slavenh. Amerika
02.15-01.16	*St. Joseph Galeij*	Fr	Vlis	Jan Ravenschot	T	Gabon WIC genomen, slavenh. Amerika (192)
03.15-09.15	*Herstel van Zeeland*	Fr	Midd	Pieter Deinout		in Afrika door WIC genomen
04.15-16	*Sonnebeek*	Ho	Midd	Cornelis Koolmans	T	retourreis Afrika
06.15-16	*Vier Gesusters*		Vlis	Jan de Gester	T	retourreis Afrika, Greinkust
08.15-11.15	*Vijff Gebroeders*	Fr	Vlis	Jan de Moor	T	in Calabar WIC genomen, slavenh. Amerika
08.15-09.17	*Vergulde Vrijheid*	Fr	Midd	David de Laa		Afrika, slavenh. Caracas
08.15-05.17	*Twee Gebroeders Galeij*	Fr	Midd	Pieter Groenstraten	T	Afrika, São Tomé, confrontatie WIC
08.15-05.17	*Eendracht*	Fr	Midd	Thomas Plancke	T	Afrika, São Tomé, confrontatie WIC
08.15-07.17	*Catharina*		Vlis	Bastiaan Wiggers	T	Afrika, slavenh. Caracas
08.15-03.16	*Jonge Abraham*		Midd	Jan Pietersz. Lammes	T	retourreis Afrika
09.15-06.17	*Constantia*		Veer	Frans Thijssen	T	Afrika, slavenh. Amerika
09.15-16	*Overwinning van Rijssel*	Fr	Midd	Cornelis Leijnse	T	Angola, slavenh. St.Thomas (147)
10.15-07.16	*Koning van Pruijssen*	Fr	Rott	Jan Wijnen		retourreis Arguin, BAC-fort, recognitie WIC
10.15-07.16	*Kroonprins van Pruijssen*	Fr	Rott	Erasmus Muller		retourreis Arguin, BAC-fort, recognitie WIC
10.15-12.16	*Jonge Abraham*	Fr	Vlis	Anthony Bevers	T	Afrika, slavenh. Amerika, 120 mk goud, huiden
11.15-04.17	*Jonge Christina*	Sn	Vlis	Jan Forsberg	T	Angola, slavenh. Suriname/St.Eustatius
11.15-17	*Keizer Karel*		Vlis	Jacob Stevensen	T	Angola, slavenh. St.Eustatius
11.15-02.16	*Koning van Pruijssen II*	Fr	Dord	Daniël Sanders	T	in Afrika door WIC genomen
15-04.16	onbekend schip		Vlis	Isaak van der Tijt		retourreis Afrika, São Tomé
15-04.16	*Catharina Galeij*		Vlis	Daniël Gabion		Angola, slavenh. St.Thomas (300)
15-04.16	onbekend schip		Amst	Cornelis Cornelissen		retourreis Afrika

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
15-05.16	*Onbekende*	Fr	Midd	Lieven van der Baar		Afrika, confrontatie WIC, slavenh. Amerika
15-05.16	*Dolphijn*		Midd	David Graij	T	retourreis Afrika
15-06.16	onbekend schip		Amst	Jan Cornelis Doets		Afrika, slavenh. Curaçao, Texel gearriveerd
15-10.16	*St. Pieter*		Zier	Jacob Blankert	T	retourreis Afrika
15-10.16	*Jonge Adriaan*	Ho	Vlis	Ryeke Maarschalk		Angola, slavenh. St.Thomas
15-16	*Ruyter*		Rep			Arguin (schip uit Rotterdam)
15-07.17	*Adriana Catharina*	Fr	Vlis	Pieter Geleijnse		Guinea en Angola, slavenh. Caracas
1716-1717						
06.16-08.17	*Drie Gesusters*	Ho	Vlis	Outgart Strijt		retourreis Afrika
10.16-08.17	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge		Afrika, slavenh. St.Eustatius
11.16-06.18	*Onbekende*	Fr	Midd	Hendrik van Ens		retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
11.16-17	*Kroonprins van Pruijssen*	Fr	Rott	Erasmus Muller †		retourreis Arguin, BAC-fort, recognitie WIC
11.16-17	*Koning van Pruijssen*	Fr	Rott	Jan Wijnen		retourreis Arguin, BAC-fort, recognitie WIC
12.16-17	*Africaanse Amazone*		Amst	Jacob Baillieux		retourreis Afrika
16-02.17	*Swarte Leeuw*		Vlis	Hendrik Janssen		Afrika, slavenh. Amerika, geld, ivoor
16-08.17	*Vaderland Getrouw*		Vlis	Jan de Moor		Afrika, slavenh. St.Eustatius
16-08.17	*Bossenburg*		Vlis	Joris Adriaansen		Afrika, slavenh. St.Eustatius
16-17	*Elisabeth*		Amst	Jan Pater		Angola, slavenh. St.Thomas
16-17	onbekend schip		Zeel	Jan Andriessen		Afrika, slavenh. St.Eustatius
16-17	*Africaanse Galeij*		Amst	Alexander Mills		retourreis Senegal, BAC-fort, recognitie WIC
16-17	onbekend schip		Rep	Jan van der Venne		retourreis Afrika, São Tomé
16-17	onbekend schip		Rott	Pieter Thebeu		retourreis Afrika
16-06.18	*Gouden Appel*		Midd	Johannes Plas		retourreis Afrika, confrontatie WIC
16-07.18	*Overwinning van Rijssel*	Fr	Midd	Vele		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
16-18	*Jonge Adriaan*	Ho	Vlis	Ryeke Maarschalk		Afrika, slavenh. St.Eustatius
16-18	*Negotie Galeij*	Fr	Midd	Andries de Wind		retourreis Afrika, confrontatie WIC
02.17-06.17	*Herstel van Africa*	Fr	Midd	Noë Cateau		in Afrika door WIC genomen
02.17-18	*Dorothea*		Rott	Beny		retourreis Afrika, Guinea
03.17-06.19	*Fortuyn*	Fr	Veer	Anthony Varene		Angola, slavenh. St. Eustatius/Thomas
08.17-09.18	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge		Angola, slavenh. St. Eustatius
08.17-09.18	*Vaderland Getrouw*		Vlis	Jan de Moor		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas
10.17-03.19	*Drij Gesusters*	Ho	Vlis	Outgart Strijt		retourreis Afrika
10.17-18	*Africaanse Galeij*		Amst	Alexander Mills		Senegal Fransen vervolgd, recognitie WIC
17-01.18	*Eagle*	Ba	Rott	Jan Bisschop		in Afrika door WIC genomen
17-03.18	*Jonge Francois*		Midd	Cornelis Leijnse		in Afrika door WIC genomen
17-04.18	*Catharina Johanna*		Vlis	Cornelis Barbier		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas
17-07.18	*Kleijne Hoop*	Fr	Zier	Jacob Imanse		in Afrika door WIC genomen
17-07.18	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Daniël Gabion		Afrika, slavenh. St.Domingo
17-07.18	*Kroonprins van Pruijssen*	Fr	Rott	Jacob van der Stolk		Senegal zeerovers genomen,recognitie WIC
17-18	*Jonge Daniel Hendrik*		Amst	Claes Jansen		retourreis Senegal, recognitie WIC
17-18	*Koning van Pruijssen I*	Fr	Rott	Jan van der Dam		Senegal Fransen genomen, recognitie WIC
17-18	onbekend schip		Amst			retourreis Afrika
17-03.19	*Twee Gesusters*		Vlis	Anthony Bevers		Angola, slavenh. St.Eustatius
17-05.19	*Jonge Christina*	Sn	Vlis	Jan Forsberg		Afrika, slavenh. St.Eustatius
17-09.19	*Adriana Catharina*	Fr	Vlis	Pieter Geleijnse		Afrika, slavenh. Amerika, vertrek Curaçao
1718-1719						
02.18-19	*Sonsbeeck*		Vlis			retourreis Afrika
08.18-09.18	*Jonge Abraham*		Amst	Maarten Kat		Senegal Barbarijse kapers genomen
09.18-12.18	*Marquis de Prie I*	Ho	Oost	Johannes Willemsen		in Afrika door WIC genomen
10.18-02.19	*Jonge David Galeij*	Ja	Vlis	Leendert Lodder		in Afrika door WIC genomen
10.18-04.20	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge		Angola, slavenh. St.Eustatius
10.18-05.20	*El Porto Prince*	Fr	Vlis	Willem Gibson		Angola, slavenh. St.Eustatius (400)
10.18-05.20	*Oost India*		Vlis	Pieter Deinout		Afrika, slavenh. St.Eustatius
18-06.18	onbekend schip		Amst	Gerrit Pieter Rotgans		retourreis Senegal
18-03.19	onbekend schip	Ho	Zeel			retourreis Afrika
18-07.19	*Jager*	Fr	Midd	Nicolaas v/d Genugten		confrontatie WIC, slavenh. St.Eustatius (429)
18-07.19	*Vergulde Vrijheid*	Fr	Midd	David de Laa		confrontatie WIC, slavenh. St.Eustatius (400)
18-09.19	*Jonge Ruyter*		Midd	Andries Ketelaar		Angola, slavenh. St.Eustatius
18-10.19	onbekend schip		Zeel			retourreis Afrika
18-10.19	*Overwinning van Rijssel*	Fr	Midd			retourreis Afrika
18-19	*London fregat*	Fr	Rott	Jacob van der Stolk		retourreis Arguin, recognitie WIC

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
18-19	*Gouden Appel*		Midd	Jacob Volle		Angola, slavenh. St.Eustatius/Thomas
18-19	*Rotterdam Galeij*		Rott	Jacob Smit		retourreis Senegal, BAC-fort, brief BAC
02.19-05.19	*Marquis de Prie II*	Fr	Oost	Jacobus de Winter		in Afrika door WIC genomen
02.19-07.19	*Marquis del Campo*	Fr	Oost	Matth. Guerrebrants †		in Afrika door zeerovers genomen
03.19-05.20	*Vaderland Getrouw*		Vlis	Jan de Moor		Afrika, slavenh. St.Eustatius/Thomas
04.19-02.20	*Johanna*	Ho	Vlis	Cornelis Croeff †		Afrika door zeerovers genomen, slavenh.
08.19-06.20	*Fortuyn*	Fr	Veer			retourreis Afrika
08.19-20	*Drij Gesusters*	Ho	Vlis	Outgart Strijt		retourreis Afrika
19-07.19	onbekend schip		Zeel			Afrika zeerovers genomen, bemanning gedood
19-01.20	*Vijff Gebroeders*	Ja	Vlis	Cornelis Banck		in Afrika door zeerovers genomen
19-05.20	*Princes Carolina*		Rott	Jacob van der Stolk		retourreis Senegal
19-06.20	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Daniël Gabion		Afrika, slavenh. St.Thomas
19-07.20	*Johanna Arnoldina*		Vlis	Daniel Rouleau		Afrika, slavenh. St.Eustatius
19-07.20	*Bunnick*		Vlis	Jacob de Prince		Afrika, slavenh. St.Eustatius
19-07.20	onbekend schip		Zeel	Willem Janssen		Afrika, slavenh. St.Eustatius
19-08.20	*Jacoba Galeij*		Vlis	Jan Cornelissen		zeerovers genomen, slavenh. Caracas (200)
19-20	*(Twee Gesusters?)*		Vlis	Anthony Bevers		in Afrika door zeerovers genomen,
19-04.21	*Jonge Christina*	Sn	Vlis	Jan Forsberg		Afrika, slavenh. St.Eustatius
1720-1721						
06.20-04.21	*El Porto Prince*	Fr	Vlis	Willem Gibson		Afrika, slavenh. Amerika, zeerovers genomen
06.20-21	*Hoop*		Rott			retourreis Afrika
08.20-02.21	*Margareta Galeij*		Rott	Jacob van der Stolk		retourreis Arguin, Senegal, recognitie WIC
20-01.21	*Vliegende Tijd*		Rott	Cornelis v/d Putten		retourreis Arguin, Senegal, recognitie WIC
20-01.21	*Constantia*		Midd	Joost Cornelissen		goederen naar Afrika
20-04.21	*Vijff Gebroeders*	Ja	Vlis	Cornelis Banck		retourreis Afrika
20-06.21	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge		Angola, slavenh. St.Maarten, zeerovers genomen
20-08.21	*Eenhoorn*		Vlis	Jasper Visser		Afrika, slavenh. St.Eustatius
20-09.21	*Oost India*		Vlis	Pieter Deinout		Afrika, slavenh. St.Eustatius
20-22	*Vaderland Getrouw*		Vlis	Jan de Moor		Afrika, slavenh. Amerika
20-11.22	*Jonge Isaak*		Vlis	Jan Cornelissen		Afrika, slavenh. Amerika, zeerovers genomen
20-02.22	*Fortuyn*	Fr	Veer			Afrika, slavenh. Amerika
01.21-07.22	*Vrijheid*		Zeel	Andries Ketelaar		Angola, slavenh. Berbice
02.21-10.21	*Constantia*		Midd	Joost Cornelissen		retourreis Afrika
02.21-09.21	*Vijff Gebroeders II*	Ja	Vlis	Jan Vergouw		in Afrika door WIC genomen
06.21-08.21	*Elisabeth Galeij*	Fr	Vlis	Louis Marechal		in Afrika door WIC genomen
09.21-03.22	*Princes Carolina*		Rott	Jacob van der Stolk		retourreis Senegal, lading gom via Livorno
21-03.21	*Juffrouw Brigitta*	Ho	Midd	Willem de Bruijne		in Afrika door WIC genomen
21-06.22	*Jonge Jan*	Fr	Vlis	Daniël Gabion		retourreis Afrika
21-06.22	onbekend schip		Vlis	Frans Thijssen		retourreis Afrika
21-06.22	*Catharina Galeij*		Vlis	Pieter Baas		retourreis Afrika
21-12.22	*Nieuwe Prins Eugenius*		Vlis	Bastiaan Mugge		Afrika, slavenh. Amerika, zeerovers genomen
21-22	*Prins Eugenius*	Fr	Oost	Balthasar Roose		Mozambique voor kauries, mislukte Afrikareis
21-02.23	*Westermeer*		Vlis	Joris Adriaansen		Angola, slavenh. Amerika, WIC gesignaleerd
21-04.23	*Eenhoorn*		Vlis	Jasper Visser		Calabar, slavenh. Guadeloupe
1722-1723						
22-06.23	*Oost India*		Vlis	Pieter Deinout		Angola, slavenh. Guadeloupe
22-06.23	*St. Laurens*		Rott	Martin Steenkroes		Senegal, 60.000 lb gom, recognitie WIC
11.23-02.24	*Morgenster*	Bu	Vlis	David Gossier		in Afrika door WIC genomen
11.23-09.24	*Winchester Galeij*	Fr	Midd	Alexander Roeland †		retourreis Afrika, schip door MCC uitgereed
23-06.24	*Post van Livorno*	Ga	Zeel	Jacob Blok		in Afrika door WIC genomen
23-08.24	*Jonge Matthijs*	Fr	Vlis	Jacob de Prince		Afrika, slavenh. St.Louise, Dominque (455)
23-08.24	*Witte Moor*	Fr	Veer	Samuel Bridgen		retourreis Afrika
23-24	onbekend schip		Rep			Afrika, slavenh. Martinique
23-24	onbekend schip		Rep			Afrika, slavenh. Martinique
23-07.25	*Westermeer*		Vlis	Andries Ketelaar †		Angola, slavenh. St.Christoffel (400)
23-07.25	*Braambosch*		Vlis	Jan Vergouw		Angola, slavenh. St.Thomas (460)
1724-1725						
11.24-11.25	*Witte Moor*	Fr	Veer	Christoffel Boundt		in Afrika door WIC genomen
24-12.25	*Terranova*		Midd			retourreis Afrika
24-25	*Winthond*		Amst			Afrika, slavenh. Amerika

UITREDING EN AANKOMST	SCHEEPSNAAM	TYPE	STAD	SCHIPPER	PAS	BIJZONDERHEDEN
24-25	onbekend schip		Vlis	Pieter de Graaf		retourreis Afrika, verongelukt
24-25	onbekend schip		Vlis	Abraham v/d Broeke		Afrika, slavenh. St.Thomas (464)
03.25-04.26	*Juffrouw Elisabeth*		Vlis	Daniël Gabion		retourreis Afrika, WIC gesignaleerd
09.25-01.26	*Drij Marries*	Sn	Midd	Thomas Thompson		in Afrika door WIC genomen
10.25-26	*Josua Galeij*	Ba	Vlis	Josua van der Doos		Afrika, voor Deens fort, slavenh. Amerika
11.25-27	*Jonge Matthijs*	Fr	Vlis	Carel Janssen		Afrika, slavenh. Cuba, St.Thomas (474)
25-06.25	*Jonge Abraham*	Fr	Vlis	Joost Vergouwen		in Afrika door WIC genomen
25-05.26	onbekend schip		Rott	Joris Hoey		retourreis Afrika
25-12.26	onbekend schip		Zeel	Jorrius Sonnius		Afrika, São Tomé, WIC gesignaleerd
1726-1727						
26-27	*Elisabeth Catharina*		Zeel	Huybrecht Eversen		Afrika, slavenh. St.Thomas (22)
26-27	*Oosterbeek*		Midd			Afrika, slavenh. Amerika
07.27-09.28	*Juffrouw Elisabeth*		Vlis	Pieter Leijnssen		retourreis Afrika
10.27-28	*Zeerust*		Vlis	Pieter Kievit		retourreis Afrika
27-28	*Anna Jacoba*		Vlis			retourreis Afrika
1728-1729						
28-29	*Toscane Galeij*		Rott	Alexander Gunes		Afrika, slavenh. Amerika
07.29-30	*Zeerust*		Vlis	Evert Blonkebijle		retourreis Afrika
11.29-31	*Middagten*		Vlis	Cornelis Sterk		Afrika, slavenh. Amerika
1730-1731						
03.30-30	*Maria Galeij*	Sn	Midd	Lambert Verhoef		in Afrika door WIC genomen
04.30-03.31	*Jonge Moor*		Vlis	Jan Donker		in Afrika WIC genomen, slavenh. Amerika
04.30-31	*Uithoorn*		Midd	Frans Lankvelt		retourreis Afrika
06.30-31	*Jonge Martinus*		Vlis	Pieter de Graaf		retourreis Afrika
30-06.30	*Happy Return*		Rott	Thomas Harper		in Afrika door WIC genomen
30-31	onbekend schip		Rott			Afrika, met *Happy Return*

Bronnen: NA, WIC 40, 97-108, 124, 247,248, 658-664, 811-812, 917-922, 1024-1025, 1137-1140 en 1152-1154
NA, VWIS 929; NA, GCvH 440-457; NA, CA 944; NA, AVB 235-236; NA, SG 5773-5776; NA, NBKG 82-95 en 248-265
NA, AA 2434-2444 en 2522-2550; GAA, AB&Z 192-193; GAR, MvADB 215-218 en 242-243; KITLV, Hs 450
ZA, Rek C 29110-29130; ZA, RvC L; ZA, WV 153-163; ZA DIB 57; ZA, Hs 204; ZA, RAZE
GStA, R. 65.1-173; Stadtarchiv Emden, Acta I, 279a-d en Protokoll XIII, 1-4
DNA, WIGC 501-504, 892-298 en 913-918; SAA, IB 507-577
Notariële archieven Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Veere en Schouwen-Duiveland
Amsterdamsche Courant, Oprechte Haerlemse Courant en *Opregte Leydse Courant*, 1674-1734
Postma, *The Dutch*; Westergaard, *The Danish West Indies*;Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*;
Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*; Prevost, *Historische Beschryving*; Munford, *The Black Ordeal*
Schück, *Brandenburg-Preussens*; Westergaard, *The Danish West Indies*; Bromley, *Corsairs and Navies*;
Donnan, *Documents*; Eltis, *The Trans-Atlantic Slave Trade*; Kors, *Lorrendraaien*;
Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*; Weindl, 'Die Kurbrandenburger'; Parmentier, 'Zeeuwse Slaven- en Guineahandel';
Poortvliet, *Verzameling Zeeuwse zeelieden*;Van Dantzig, *The Dutch and the Guinea Coast*.

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Aartsen, Abraham	Zier	*St. Bernardo*	1715					
Aartsen, Claas	Zier	*St. Bernardo*	1715					
Abrabanel, Isaak	Veer	*Arcke Noach*	1699-03		kaap	hfdp		koopman
		Nieuwe Prins Eugenius	1713-14	brg				
Aller, Adriaan van	Veer	*Liefde*	1714-15		kaap			chirurgijn
Attenhoven, Elias van	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16					
Baelde, Pieter	Rott	*Vier Gebroeders*	1701-02				hfdp	koopman, regent
Baart, Francois	Vlis	*Anna Maria Galeij*	1713-14		kaap			koopman
Baerschot, Cornelis	Vlis	*Ruijter*	1714					
Badt, Carel de	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1715					
		Deinsvliet	1714-15					
Badt, Jacob de	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1715					
		Deinsvliet	1714-15	bkh				
Beck, Abraham	Amst	*Arcke Noach*	1699-03		kaap			hfdp BAC, koopman
		Vier Gebroeders	1701-02					
Beerevoets, Johannes	Amst	*Arcke Noach*	1701-02					
Belle, Joshua van	Rott	*Arcke Noach*	1699-03					hfdp BAC, bew VOC
Bempden, van de	Amst	*St. Pieter*	1701-02					regent, bew VOC
Beukelaar, Gerrit	Midd	*Snelle Hoeker*	1713-14	brg				
Beukelaar, Jan	Midd	*Snelle Hoeker*	1713-14	bkh			hfdp	koopman
		Drij Gesusters	1717-18	brg				
Bevernage, Anthony van	Midd	*Anna Catharina*	1715					griffier Middelburg
Beyer, Egbert	Midd	*Drij Gesusters*						
Blaauw, Jacobus	Midd	*Fortuyn*	1717-19	brg				
Blommert, Lambert	Vlis	*Schorenburg*	1707		kaap			koopman
Boelens, Johannes	Amst	*Arcke Noach*	1699-03					koopman
Boes, Cornelis	Midd	*Snelle Hoeker*	1713-14					schipper
Bogermans, Anthony	Midd	*Drij Marries*	1725-26					supercargo
Bokhoorn, Jan	Vlis	*Deinsvliet*	1714-15		kaap			schipper
Bomme, Jacob	Midd	*Drij Marries*	1725-26					koopman
Bonket, Philippus	Midd	*Schorenburg*	1707	bkh	kaap	hfdp	dir	wijnkoopman,
		America	1709-10	brg				buskruithandel,
		Waterbeek	1709-11	bkh				dir Levantse handel
		Susanna	1710-11	bkh				
		Negotie Galeij	1712-15	brg				
		Popkensburg	1711-14	bkh				
		Jacoba Galeij	1720	bkh				
Boom, Dingemans Barendsz.	Zier	*St. Bernardo*	1715					schipper
Boom, Gillis Barendsz.	Zier	*Kleijne Hoop*	1714-15	bkh				koopman
		St. Bernardo	1715					
		Rusteloze Galeij	1714-15					
		St. Pieter	1715-16	bkh				
		Lam	1715-16	bkh				
Boom, Maarten Barendsz.	Zier	*St. Bernardo*	1715					schout
Boom, Mels Barendsz.	Zier	*St. Bernardo*	1715	bkh				koopman
		Rusteloze Galeij	1714-15					
Boon, Adriaan	Rott	*Koning van Pruijssen*	1713-18					koopman, regent
		Kroonprins van Pruijssen	1713-18					
Boot, Theodoris	Midd	*Goede Hoope*	1713-14	bkh	kaap			
		Jan en Cornelis Galeij	1714-15	bkh				
		Den Hulsboom	1715-16	bkh				
Bosschaert, Balthasar	Antw	*St. Jan Baptiste*	1699-99					
Boucherij, Hermanus	Vlis	*Anna Jacoba Galeij*	1700-01	bkh	kaap			koopman, regent
Boucherij, Pieter	Vlis	*Pieter en Jan*	1699-00	bkh	kaap			koopman wijnen,
		St. Anna	1699-00	bkh				com Assurantiekam.
Boudaen Courten, Hiëronymus	Midd	*Negotie Galeij*	1712-15		kaap	hfdp	com	regent, koopman,
(Heer van St. Laurens)		*Kleine Amasone*	1711-12	brg				bewindhebber VOC,
		Onbekende	1710-17	brg				com Wisselbank
		Juffrouw Brigitta	1721	bkh				
Bourse, Thomas	Midd	*Zeelandia*	1713-15	bkh	kaap			koopman wijnen
		Neptunus	1713-15	bkh				dir Levantse handel
Bouw, Matthijs de	Vlis	*Ruijter*	1714					
Braats de Jonge, Adriaan	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16	bkh				

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Brakman, Jacobus	Vlis	*Rad van Avontuur*	1704-05	brg	kaap			koopman
		Gouden Leeuw	1711-12	brg				
		Liefde	1714-15	brg				
Brakman, Daniël	Vlis	*Liefde*	1714-15					schipper
Brakman, zn van Jacobus	Vlis	*Liefde*	1714-15					
Bree, Michiel de	Vlis	*Deinsvliet*	1714-15	brg				schipper
Buisson, Simon Willem du	Midd	*Catharina Jacoba*	1696-1703	bkh	kaap	hfdp		koopman
		Herstel van Zeeland	1708-09	bkh				
Buisson, Wed. S.W. du	Midd	*Gouden Draak*	1711-12	bkh	kaap		hfdp	
		Herstel van Zeeland	1708-09					
Burgs, Pieter van de	Vlis	*Vaderland Getrouw*	1704-05	brg	kaap			koopman
Bussontius, Johannes	Midd	*Domburg*	1704-05	brg	kaap			koopman
		Schorenburg	1707					
		Waterbeek	1710	brg				
		Negotie Galeij	1714-15	brg				
		Prins Eugenius	1708-12	brg				
Bustijn, Lambert	Midd	*Peerl*	1700-02		kaap			wijnhandelaar
		Fortuijn	1700					
Buteux, Pieter	Midd	*Peerl*	1700-02		kaap	hfdp		koopman, regent
		Fortuijn	1700					dir Levantse handel
Callebout, Boudewijn	Midd	*Ruijter*	1714			hfdp	hfdp	drogist
Cambier, Abraham	Amst	*Bonaventura*	1711-12					koopman
Camerick, Pieter van	Vlis	*Oranjeboom*	1714-15					veilingmeester
Cappeyne, Pieter	Midd	*Gouden Draak*	1711-12		kaap		hfdp	koopman
		Prins Eugenius	1711-12	brg				muntmeester
		Anna Catharina	1715					Zeeland, 1721-1752
		Jonge David Galeij	1718-19	bkh				
Cappre, Egbert	Rott	*St. Antony Galeij*	1711					
Catteau, Francois	Vlis	*Vaderland Getrouw*	1718-20	bkh				
Cazen le Candele, Paulus	Amst	*Anna Maria Galeij*	1713					
Cheval, Simon	Amst	*Snelle Hoeker*	1713-14					
Chevelle, Louis	Midd	*Kleine Amasone*	1711-12					
zwager van Chevelle	Midd	*Kleine Amasone*	1711-12					
Christiaense, Cornelis	Midd	*Americaanse Galeij*	1709-10	bkh	kaap	hfdp		koopman, regent
		Overwinning van Rijssel	1711-12					
		Gouden Appel	1711	brg				
Christiaense, François	Midd	*Domburg*	1704-05	bkh	kaap	hfdp		koopman, regent,
								dir Levantse handel
Christiaense, Wed. François	Midd	*Gouden Appel*	1711	bkh	kaap	aan		koopvrouw
Christiaense, Hermanus	Midd	*Negotie Galeij*	1711-15	bkh	kaap	hfdp	dir	koopman, regent,
		Popkensburg	1712-13	borg				dir Levantse handel
		Jonge Jan en Jacob	1713-14					
		Twee Gebroeders Galeij	1713-16	bkh				
		Zeeuwse Galeij	1715					
		Gouden Appel	1716-19	bkh				
		Jager	1718-19					
		Vergulde Vrijheid	1718-19					
Clooster, Barend	Veer	*Guineese Koorngaleij*	171011					regent, lijnbaan
Cloots, Paulo Jacomo	Oost	*Marquis de Prie II*	1719					koopman
Coenraads, Krijn	Midd	*Zeeuwse Galeij*	1715					
Cossart, Isaak	Ams	*Bonaventura*	1711-12					koopman
Cossart, Jean	Rott	*Bonaventura*	1711-12		kaap			koopman
Couck, Abraham	Midd	*Jonge Elsenboom*	1714-15	brg	kaap			dir Levantse Handel
Cout, de	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16					brouwer
Crane, Mattheus de	Vlis	*Wakende Crane*	1698-99	bkh	kaap		hfdp	koopman, regent,
		Juffrouw Catharina	1714-15					stadsvendumeester,
		Maria	1708-09	brg				dir-generaal Elmina
		Drij Gesusters	1716-17	brg				
Croeff, Abraham	Vlis	*Johanna*	1719-20	bkh				koopman, regent
Croeff, Cornelis	Vlis	*Jonge Jan en Jacob*	1713-14		kaap			
		Elisabeth Galeij	1721					
Croeff, Herman	Vlis	*Elisabeth Galeij*	1721					
Croeff, Remeus	Vlis	*Juffrouw Catharina*	1714-15					

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Croix Jeronimus la	Amst	*Liefde*	1714-15					
Cronenburg	Amst	*Anna Maria Galeij*	1713					
Dailly, Anthony	Vlis	*Ruijter*	1714			hfdp		
Dames, Pieter	Midd	*Liefde*	1714-15					
Dankaarts, Jan	Midd	*Liefde*	1714-15		kaap			
Decker, Jan	Midd	*Zeeuwse Galeij*	1715					
Deijnze, Gideon van	Vlis	*Jonge Jan en Jacob*	1713-14	brg				koopman, regent
		Deinsvliet	1714-15					
		Koning van Pruijssen	1715-16	bkh				
		Vier Gesusters	1715-16	bkh				
		Drij Gesusters	1716-20	bkh				
Determeijer, Coenraad	Rott	*Agatha*	1713-13					
Dinant, Hendrik	Midd	*Kleine Amasone*	1711-12					
Dijk, Wed. van	Midd	*Drij Marries*	1725-26					
Doncker, Johannes	Amst	*Arcke Noach*	1701-03					koopman
Doorn, Anthony van	Vlis	*Zeerust*	1727-30	bkh			hfdp	
Doorn, Nicolaas Jan van	Vlis	*Johanna Arnoldina*	1719-20	bkh				
		Eenhoorn	1720-21	bkh				
Doorn, Splinter van	Vlis	*Catharina*	1715-17	bkh				koopman
		Elisabeth Galeij	1721					ged Assurantie Comp
		Jonge Abraham	1725-25	bkh				
		Joshua Galij	1727-28	bkh				
		Jonge Rombout	1727-28	bkh				
Doos, Josua van der	Amst	*Josua Galij*	1725-28					eigenaar en schipper
Douw, Jacob Cornelissen	Zeel	*'s Lands Welavren*	1704-05					schipper
Duijk, Jacob	Midd	*Drij Marries*	1725-26					
Dusseldorp, Hendrik van	Midd	*Pieter*	1699-00	bkh	kaap	hfdp	hfdp	koopman
		Peerl	1700-02					muntmeester
		Fortuijn	1700					Zeeland, 1682-1705
Eck, van	Vlis	*Elisabeth Galeij*	1721					
Elst, Abraham van den	Midd	*Acht Gebroeders*	1708-09		kaap	hfdp	hfdp	koopman
		Jonge Elsenboom	1714-15	bkh				hfdp Assurantie Comp
		Jonge David Galeij	1718-19					
		Oosterbeek	1726-27	bkh				
Engels, Jacob	Vlis	*Vijff Gebroeders II*	1721			hfdp		
Esse, Jacobus van	Zeel	*Adriana Catharina*	1723-24					
Evertsen, Jacobus	Midd	*Jonge David Galeij*	1718-19		kaap	aan	hfdp	
		Jonge Rombout	1727					
Fiers, David	Midd	*Jonge David Galeij*	1718-19		kaap		hfdp	koopman, regent,
								muntmeester
								Zeeland, 1713-1721
Fraula, Francisus de	Brus	*Marquis de Prie II*	1719					bankier
Fresne, Pieter de	Midd	*Herstel van Africa*	1717			hfdp	hfdp	makelaar
		Eendracht	1713-14	brg				
Gastelaar, Joris Bartelsen	Vlis	*Pruissende Paauw*	1704-05	bkh	kaap			schipper,
		Africa	1708-10	bkh				buskruithandel
		Herstelde Leeuw	1713-14	brg				
		Adriana Catharina	1713-14	brg				
		Koning van Pruijssen	1715-16	brg				
Gaver, Cornelis de	Vlis	*Ruijter*	1714		kaap			
Genodo, Pieter	Amst	*Aletta Galeij*	1713-14					schipper
Geraards, Bastiaan	Veer	*Liefde*	1714-15		kaap			
Gever, Paulus	Rott	*Koning van Pruijssen*	1715-18					koopman
		Kroonprins van Pruijssen	1715-18					
Goethem, Pieter van	Vlis	*Africa*	1708-10					boekdrukker, schipper
s Graafweg, Nicolaas	Rott	*St. Jacob*	1701-02					koopman
Gregorie, Alexander	Vlis	*America*	1711-15	brg				
Grenier, David	Midd	*Catharina Jacoba*	1702-03	brg	kaap			koopman, regent
Grenot, Jacques	Midd	*Claverblad*	1701	bkh	kaap		com	buskruithandel
		Eendracht	1711-14	bkh				
		Negotie Galeij	1711-12					
		Kleine Amasone	1711-12	bkh				
		Joseph Galeij	1715-16					

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Greundet, Hermanus	Vlis	*Herstel van Africa*	1717	brg			hfdp	koopman
Griend, Geleijn van der	Zier	*Rusteloze Galeij*	1714-15	bkh				wijnkoopman
Groene, Adolf de	Midd	*Rosenburg*	1709	bkh	kaap	hfdp		koopman, regent
		Jager	1709-10	brg				muntmeester
		Onbekende	1710-11	brg				Zeeland, 1706-1711
Groenstraate, Pieter	Midd	*Witte Moor*	1724-25		kaap			schipper
Guépin, Jacob	Vlis	*Vlissings Welvaren*	1714-15		kaap			schipper, koopman
		Middagten	1729-31					
		Jonge Martinus	1730-31	bkh				
Gunteraal, Joannes	Oost	*Marquis de Prie*	1719					
Haije, Jacobus	Vlis	*Ruijter*	1714		kaap			
Hartman,	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16					
Heede, Johannes van der	Oost	*Marquis de Prie I*	1718-19					koopman
Heijden, Andreas van der	Oost	*Marquis de Prie I*	1718-19					koopman
Heijde, van der	Midd	*Drij Marries*	1725-26					
Hijgeret, Adriaan	Vlis	*Ruijter*	1714	bkh	kaap	hfdp		koopman
		Herstelde Leeuw	1713-14	bkh				com Assurantie Comp
		Vlissings Welvaren	1714-15	bkh				
		Jonge Matthijs	1725-27	bkh				
Hoeven, Philip van der	Rott	*St. Nicolaas*	1701-02					koopman, regent
Hollaer, Nicolaas	Zier	*Vijff Gesusters*	1709-10		kaap			koopman
Horst, Gillis van der	Zier	*St. Bernardo*	1715					
Hoorn, Cornelis van	Zeel	*Peerl*	1700-02					
		Fortuijn	1700					
Hoorn, Nicolaas van	Vlis	*Vier Gebroeders*	1701-03	bkh	kaap	hfdp		regent
		Eenhoorn	1714-15	bkh				bew VOC
		St. Joseph Galeij	1715-16					com Assurantie Comp
Hoorn, Nicolaas Jan van	Vlis	*Eenhoorn*	1721	bkh		hfdp		koopman
		Johanna Arnoldina	1719-20	bkh				com Assurantie Comp
Hosias, Pieter	Zier	*Johanna Galeij*	1714					
Houte, Abraham van	Zier	*Rusteloze Galeij*	1714-15		kaap			koopman
		St. Bernardo	1715					
Hove, Johan van der	Midd	*Vaderland Getrouw*	1704-05	bkh	kaap			koopman
		Herstel van Zeeland	1709-13	bkh				
Huijge, Abraham	Veer	*Jager*	1710-12		kaap	aan		kapitein, koopman,
		Victoria	1710-12					regent,
		Fortuyn	1717-19	bkh				equipagemeester
Huijssen, Abraham	Vlis	*Vlissings Welvaren*	1714-15	brg				koopman
Huyge, Jacob	Midd	*Marquis de Prie II*	1719		kaap			schipper
Jansz. Theunis	Zier	*Johanna Galeij*	1714					
Jonge, Pieter de	Vlis	*Jonge Jan en Jacob*	1713-14			aan		regent
Joons, Nicolaas	Midd	*Prins Eugenius*	1710-11	brg	kaap			koopman
Joosen, Hubertus	Vlis	*Rad van Avontuur*	1705					
Keuvel, Cornelis	Veer	*Drij Marries*	1725-26		kaap	bew	hfdp	
Kinderen, Pieter der	Midd	*Prins Eugenius*	1708-13	bkh	kaap		hfdp	
Knijpp, Ryndolf	Midd	*Witte Moor*	1724-25	bkh				koopman te Londen
		Drij Marries	1725-26					
Knuijt, Simon de	Amst	*Susnna Galeij*	1711-1712	bkh				koopman
Knol, Pieter	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16					
Koning, Willem de	Rott	*Happy Return*	1730	bkh				
Kool, Nicolaas	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16					
Laen, van der	Antw	*Rusteloze Galeij*	1714-15					
Lambert, John	Lond	*Marquis de Prie I*	1718-19					dir South Sea Comp
Lambrechtsen, Nicolaas	Vlis	*St. Jacob*	1701-02	bkh	kaap			regent,
		Bossenburg	1714-16	bkh				ged Assurantie Comp
		Anna Jacoba	1727-28					equipagemeester
Lampsins, Appolonius	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1708-09	borg	kaap	hfdp	hfdp	koopman, regent,
		Oranjeboom	1714-15					bew VOC
Lampsins, Cornelis	Vlis	*Het Lam*	1701-02	bkh	kaap	aan		koopman, regent
(Heer van Brigdamme)		*Marienburg*	1699-01	bkh				
		Gerechtigheid	1704-08	bkh				
		Liefde	1708-09					
		Jongen Cornelis	1713	bkh				

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Lannoye, Arnold de	Vlis	*Rad van Avontuur*	1705					
Leijnse, Cornelis	Zeel	*Drij Gesusters*	1714-15	bkh	kaap			schipper
Lemmekens, Jan	Midd	*Liefde*	1714-15	bkh	kaap			
Lennip, George van	Amst	*Juffrouw Maria*	1715	bkh				
Lodder, Leendert	Zier	*Rusteloze Galeij*	1714-15					schipper
		Johanna Galeij	1714					
Losel, Abraham	Midd	*Drij Marries*	1725-26				hfdp	
Loten, Jacob	Amst	*Onbekende*	1710-11	bkh				koopman
Lulofs, Warner	Amst	*London Fregat*	1718-19					koopman en eigenaar
Maacklaar, Jan Harris	Rott	*Hannibal*	1720-21					
Macaré, Pieter	Midd	*Peerl*	1700-02		kaap	hfdp		bierbrouwer, koopman,
		Fortuijn	1700					regent,
		Diamant	1707-08	brg				com leenbank
Machado, Anthonio Alvarez	Amst	*Carolus Secundus*	1700	bkh				koopman,
		Marie Galeij	1701-02					legerleverancier
		St. Joseph	1701-02					
		St. Pieter	1701-02					
Macquet, Jan	Midd	*Jager*	1712-13	brg	kaap	hfdp		koopman
		Drij Gesusters	1713-14	bkh				dir Levantse handel
Maelcamp, Jacomo	Gent	*Prins Eugenius*	1721-22					koopman
Mande, Cornelis van de	Vlis	*Jonge Jan en Jacob*	1713-14					bottelier
		St. Joseph Galeij	1715-16					
Mangelaar, Eduard de	Vlis	*Jonge Jan en Jacob*	1713-14					schipper
		Juffrouw Catharina	1714-15					
Marcussen, Cornelis	Vlis	*Schorenburg*	1707		kaap			
Marquis de Prie	Oost	*Marquis de Prie*	1719					gouveneur
Mauregnault, Johan de	Midd	*Anna Catharina*	1715			bew	hfdp	regent,
								pres Hof van Holland
Mazuur, Wed.	Midd	*Drij Marries*	1725-26					
MCC	Midd	*Winchester Galeij*	1723-24					
Meel, Johan van	Rott	*Koning van Pruijssen*	1715-18					regent, koopman
		Kroonprins van Pruijssen	1715-18					
Meer, Jeremias van der	Midd	*Rosenburg*	1709-10	brg	kaap			koopman
		Dolphijn	1715-16	bkh				
Meijster, Pieter	Vlis	*Maria*	1708-09	bkh	kaap			schipper, regent
		Jonge Jan en Jacob	1713-14	bkh				
Melsen, Steven	Vlis	*Rode Leeuw*	1708-09		kaap			schipper
Menschaert, Levinius	Midd	*Liefde*	1714-15		kaap	hfdp	hfdp	koopman
		Jonge David Galeij	1718-19	brg				hfdp Assurantie Comp
Merksen, Cornelis	Vlis	*Catharina Galeij*	1713-14	brg				schipper
Middelaar, Hermanus	Midd	*Ruijter*	1714			hfdp	hfdp	koopman
		Jonge David Galeij	1718-19					hfdp Assurantie Comp
Moolewater, Bastiaan	Rott	onbekend schip	1712-13					koopman
Moor, Jan de	Midd	*Witte Moor*	1724-25	bkh	kaap	aan		schipper
		Jonge Moor	1730	bkh				
Moor, Joseph de	Midd	*Rusteloze Galeij*	1714-15			hfdp	hfdp	koopman
		St. Joseph Galeij	1715-16					hfdp Assurantie Comp
		Vaderland Getrouw	1717-20	brg				
		Drij Gesusters	1719-20	brg				
Motte, Daniël de la	Rott	*St. Jacob*	1701-02					koopman
		Kroonprins van Pruijssen	1718					
		London Fregat	1718-19					
		Princes Carolina	1719-22					
Motte, de la (zoon)	Rott							
Nijse, Isaak de	Midd	*Twee Gebroeders Galeij*	1713-14	brg	kaap		dir	koopman
		Gouden Appel	1716-17	brg				
Noltherius, Willem	Rott	*St. Jacob*	1701-02					koopman
Ockerman, Geleijn	Zeel	*Peerl*	1700-02		kaap			schipper
		Fortuijn	1700					
Ockerse, Johan	Zier	*Gouden Draak*	1711			aan		regent, bew VOC
(Heer van Schonewal)		*Anna Catharina*	1715					
Oosten, Gerrit van	Amst	*Arcke Noach*	1701-03					koopman
Oudaan, Michiel	Rott	*Koning van Pruijssen*	1713-18					koopman

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Pantoune, Robert	Veer	*African Merchant*	1699-00		kaap			conservator
		William en Marij Galleij	1703-04					Schotse stapel
		Swarte Arent Galeij	1713-14	bkh				
		Postilon Galeij	1713-14	bkh				
Parduyn, Adriaan	Vlis	*Hoop*	1703-04	bkh	kaap	hfdp		baljuw
Parker, Willem	Zeel	*Nieuwenbogaerde*	1705	bkh	kaap	hfdp	hfdp	regent,
								com Wisselbank
Pere, Cornelis van	Vlis	*Dolphijn*	1699-02		kaap	bew		koopman, regent
(Heer van Souburg)		*Eendracht*	1707-08	bkh				
Phoenix, Aletta	Vlis	*Jonge Matthijs*	1725-27					wed. Witte de Wite
Pietersen, Cornelis	Zier	*St. Bernardo*	1715					
		Johanna Galeij	1714					
Pietersen, Lieve	Zier	*St. Bernardo*	1715					
		Johanna Galeij	1714	bkh				
		Zeepaard	1714	bkh				
Plancke, Thomas	Vlis	*St. Joseph Galeij*	1714-15	bkh	kaap			schipper
		Jonge David Galeij	1718-19					
Poll, Abraham	Vlis	*Ruijter*	1714		kaap			schipper
Pooks, Hendrik	Midd	*Witte Moor*	1724-25					koopman
		Drij Marries	1725-26					hfdp Assurantie Comp
Praet, Joannes van	Antw	*St. Jan Baptiste*	1699-99					
Pret, Jacomo de	Antw	*Marquis de Prie II*	1719					koopman
Pruijst, Wed. Matthijs	Vlis	*Oranjeboom*	1714-15		kaap			koopman, regent
Putte, Hermanus van de	Midd	*Grote Amasone*	1702-03	brg	kaap	aan	dir	koopman, regent,
		Dolphijn	1702-04	bkh				com Wisselbank
		Vliegent Hert	1706-09	bkh				
		Vliegende Schelvis	1707-08	bkh				
		Prins Eugenius	1709-12	bkh				
		Twee Gebroeders Galeij	1715-16	brg				
		Marquis de Prie II	1719					
Putte, Pieter Carel van de	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1715				hfdp	regent, thesaurier
Quylsuyn, Nicolaas	Tome	*St. Joseph Galeij*	1715-16					relatie São Tomé
Raij, Thomas	Oost	*Marquis de Prie*	1719					burg Oostende
Ravenschot, Jan van	Zeel	*St. Joseph Galeij*	1715-16					schipper
Reijerse, Lambert	Amst	*Aletta Galeij*	1713-14					koopman
Reijniersen, Vincent	Midd	*Drij Marries*	1725-26					
Rhenen, Martinus van	Dord	*Liefde*	1714-15					
Ribaut, Casparus	Midd	*Jonge Thomas*	1713-14	bkh			dir	com Assurantiekamer
		Witte Moor	1723-24					
		Drij Marries	1725-26					
		Uithoorn	1730-31	bkh				
Rochussen, Isaak	Vlis	*Middagten*	1729-31		kaap			regent
Roelants, Roeland	Zier	*Johanna Galeij*	1714		kaap			koopman
		Rusteloze Galeij	1714-15					
Romburg, Casparus	Vlis	*St. Jacob*	1701-02		kaap			notaris, regent
Royaert, Christiaen	Vlis	*St. Jan Baptiste*	1699-99					koopman
Royen, Jan van	Vlis	*Vaderland Getrouw*	1704-05					
Rue, Charles de la	Vlis	*Juffrouw Catharina*	1714-15			aan		
Rue, Hendrik de la	Midd	*Kleine Amasone*	1703-12	bkh	kaap	hfdp		koopman, regent
		Onbekende	1713-14	bkh				
Rue, Pieter de la	Midd	*Nieuwe Klaverblad*	1699-03	bkh	kaap	hfdp	dir	koopman,
		Peerl	1700-02					voorzitter
		Fortuijn	1700-					hfdp WIC,
		Dolphijn	1702-04	brg				dir Levantse handel
		Grote Amasone	1702-03	bkh				
		Kleine Amasone	1701-11	bkh				
		Vliegent Hert	1706-07					
		Jager	1709-19	bkh				
		Eendracht	1710-11	bkh				
		Jonge Jacob	1710-11	bkh				
		Eendracht	1711-12	brg				
		Guineese Koorngaleij	1711	bkh				
		Victoria	1710-16	bkh				

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
		Zeeuwse Galeij	1715					
		Onbekende	1716-18	bkh				
		Herstel van Africa	1717					
		Vergulde Vrijheid	1713-19	bkh				
		Constantia	1715-21	bkh				
Ruyter, Cornelis de	Amst	*Snelle Hoeker*	1714					
Ruyter, Jan de	Vlis	*Ruijter*	1714					
Ruyter, Pieter de	Vlis	*Ruijter*	1714					
		Vijff Gebroeders II	1721					
Ruyter, Adriaan de	Rott	*Koning van Pruijssen*	1713-18		kaap			koopman
		Kroonprins van Pruijssen	1715-18					
Ruyter, Agges de	Rott	*Koning van Pruijssen*	1713-18					
		Kroonprins van Pruijssen	1715-18					
Ruyter, Pieter de	Rott	*Koning van Pruijssen*	1713-18					zoon van
		St. Laurens	1722-23					Adriaan de Ruyter
Saigne, Hendrik	Midd	*Jonge David Galeij*	1718-19		kaap	aand		koopman
Sandra, Jan Walrand	Midd	*Peerl*	1700-02	bkh	kaap	hfdp		koopman, regent,
		Fortuijn	1700					dir Levantse handel
Sanders, Daniël	Vlis	*Koning van Pruijssen*	1715-16		kaap			schipper
		Jonge David Galeij	1718-19					
Santen, Bernard van	Dord	*Koning van Pruijssen*	1715-16					Pruissische agent
Sautijn, Jacob	Midd	*Guineese Koorngaleij*	1711	brg	kaap	hfdp		koopman
Sautijn,	Midd	*St. Pieter*	1701-02		kaap			
Schagen, van	Amst	*Anna Maria Galeij*	1713					
Scheurwater, Pieter	Midd	*Peerl*	1700-02		kaap	hfdp		kassier Wisselbank
		Fortuijn	1700					
Schie, Willem van	Amst	*Arcke Noach*	1699-1703					koopman
Schonamille, Jan de	Oost	*Marquis de Prie I*	1718-19	bkh				ontvanger,
		Marquis de Campo	1719	bkh				dir Oost. Walvis Comp
Senserff, Jacob	Rott	*Hannibal*	1720-21	bkh				regent, dir Rott
		Greyhound	1720-21	bkh				Assurantie Comp
Senserff, Gualterus	Rott	*Hannibal*	1720-21					regent
		Greyhound	1720-21					
Six, Pieter	Midd	*Drij Marries*	1725-26		kaap		com	
Sluijter, Abraham	Midd	*Juffrouw Catharina*	1714-15		kaap			koopman
Sluijters, Jacobus	Midd	*Herstel van Africa*	1717	bkh	kaap	hfdp	dir	koopman
		Zeeuwse Galeij	1715					dir Levantse handel
		Vergulde Vrijheid	1713-14	brg				
		Onbekende	1713-14	brg				
Soenens, Jan-Baptiste	Gent	*Prins Eugenius*	1721-22					koopman
Sonsbeeck, Jan van	Vlis	*Sonnebeeck*	1701-02	bkh	kaap			regent
Sonsbeeck, Leendert van	Vlis	*Jonge Jan*	1702-06	bkh	kaap	hfdp		regent, koopman
		Vriendschap	1700-01	bkh				
		Andrinna	1702-04	bkh				
		Jonge Willem	1691-1707	bkh				
		Samaritaan	1706-1707	bkh				
		Vlissinger Galeij	1707-09					
		Jonge Leendert	1706-07					
Speldernieuw, Isaac	Midd	*Gecroonde Appel*	1708-09		kaap			
Stevens, Mels	Vlis	*Rad van Avontuur*	1704-05	bkh	kaap			koopman, schipper
		America	1709-14	bkh				
		Gouden Leeuw	1711-14	bkh				
		Swarte Leeuw	1716-17					
Tange, Anthony	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1709-13	brg	kaap			schipper
Teerlinck, Adriaan	Vlis	*'s Lands Welvaren*	1704	bkh	kaap			koopman
		Anna Maria Galeij	1713-14	bkh				com Assurantie Comp
		Herstel van Zeeland	1715					
		St. Joseph Galeij	1715-16					
		Keizer Karel	1714-16	bkh				
		Jonge Adriaan	1715-16	bkh				
		Jonge Christina	1715-21	bkh				
		Marquis de Prie I	1719-19					
		Marquis de Campo	1719					

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Teerlinck, Jacob	Vlis	*Drij Marries*	1725-26					koopman
		Herstel van Zeeland	1715					
Teerlinck, Vincent	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1715	bkh				koopman,
		Drij Marries	1725-26					ged Assurantie Comp
Kopijn en Terwe, Pieter	Midd	*Gouden Draak*	1711-1712					koopman
		Prins Eugenius	1713-14	brg				
Thijssen, Gillis	Vlis	*Vlissinger Galei*	1699-09	bkh	kaap	hfdp		regent, bew VOC
Thijssen, Wed. Gillis	Vlis	*Vijff Gebroeders*	1715					textielhandel
		Joseph Galeij	1715-16					
Thijssen, Gillis	Veer	*Jonge Jan en Jacob*	1713-14			hfdp	hfdp	notaris
Thompson, Thomas	Eng	*Drij Marries*	1725-26					schipper
Tijt, Isaac van der	Vlis	*Getergde Vlissingen*	1704-05		kaap			koopman
		Schorenburg	1707	bkh				
		Catharina Galeij	1713-14	bkh				
Tobiassen, Anthony	Midd	*Oranjeboom*	1714-15		kaap	hfdp	hfdp	koopman, regent
		Herstel van Zeeland	1708-	brg				
Tobiassen, Boudewijn	Vlis	*Vijff Gebroeders I*	1715			aan		koopman
Tobiassen, Jacobus	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1715			aan		koopman
		Vijff Gebroeders I	1715	bkh				
		Vaderland Getrouw	1717-18	bkh				
		Vijff Gebroeders II	1719-21	bkh				
		Juffrouw Brigitta	1721					
Tobiassen, Jasparus	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1715		kaap	aan		koopman
		Vijff Gebroeders I	1715					
Trigt, Pieter van	Zier	*Rusteloze Galeij*	1714-15					
Trouillart, Simon Pieter	Midd	*Guineesche Postillon*	1704-05	bkh	kaap			
		Jonge Rebecca	1706-07	bkh				
		Catharina	1707-08	bkh				
		Gecroonde Appel	1708					
		Acht Gebroeders	1709	bkh				
		St. Antony Galeij	1711	bkh				
Tulleken, Ambrosius	Midd	*Gouden Draak*	1711-12	brg	kaap	aan	hfdp	koopman, regent
		Anna Catharina	1712-13	bkh				
		Herstel van Zeeland	1715	brg				
Tulleken, Daniël	Midd	*Anna Catharina*	1715		kaap	hfdp	hfdp	ontv.-generaal, regent,
(Heer Melis- en Mariekerke)							dir	Levantse handel.
Tulleken, Isaäk	Midd	*Gouden Draak*	1702-04	brg	kaap	hfdp	hfdp	koopman, regent,
		Gouden Draak	1711-12	bkh				bew VOC, waterbaljuw
		Aletta Galeij	1713-14					hfdp Assurantie Comp
		Anna Catharina	1715	bkh				thes Levantse handel
		Liefde	1714-15					
Tulleken, Pieter	Midd	*Anna Catharina*	1712-14	brg		aan		bhh WIC
Velde, van der D.	Zeel	*Jonge David Galeij*	1718-19		kaap			
Vendro, Mattheus van	Zeel	*Peerl*	1700-02		kaap			koopman
		Fortuijn	1700					
Venne, Joost de	Midd	*Zeeuwse Galeij*	1715					
Verborre, Jan	Zeel	*Levant*	1700	bkh	kaap	hfdp		buskruitmolen
Verdoes, Isaac	Rott	*Koning van Pruijssen*	1713-18					koopman
Vermande, Jacob	Rott	*St. Nicolaas*	1701-02					koopman
Vermande, Louis	Rott	*St. Nicolaas*	1701-02					koopman
Verneij, Jan van	Midd	*Liefde*	1714-15					
Vessuijp, Jan	Vlis	*El Porto Prince*	1715-21	bkh	kaap			koopman
		Jonge Jan	1717-22	bkh				ged Assurantie Comp
Vijver, Adriaan de	Midd	*Catharina*	1711-12	bkh				koopman
Vink, Balthasar	Midd	*Diamant*	1708-09	bkh	kaap	hfdp		koopman
		Zeeuwse Galeij	1712-15	bkh				
Vink, Paulus	Midd	*Zeeuwse Galeij*	1712-15	brg	kaap	hfdp	hfdp	koopman
		Winchester Galeij	1723-24					hfdp Assurantie Comp
Visvliet, Egbert van	Midd	*Neptunus*	1713-15	brg		aan		koopman
		Zeelandia	1713-15	brg				
Vleeshouwer, Michiel	Vlis	*Vijff Gebroeders II*	1721		kaap			schipper
		Elisabeth Galeij	1721					
Vollenhoven, Jan van	Amst	*Aletta Galeij*	1713-14					

NAAM	PLAATS	SCHIP	JAAR	BKH BRG	KAAP	WIC	MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Voort, Adriaan van de	Midd	*Prins Eugenius*	1709-12	brg	kaap			koopman
Vriend, Stephanus de	Vlis	*Herstel van Zeeland*	1713-15	brg				koopman
Vrolijk, Crans	Midd	*Maria Galeij*						
Waal, Willem de	Midd	*Americaanse Galeij*	1709-10	brg				koopman
Wagenaar, Gerrit	Amst	*Snelle Hoeker*	1713-14					
Walle, Philip van de	Midd	*Jonge David Galeij*	1718-19					regent
Walree, Cornelis van	Amst	*St. Josph*	1701-02					koopman
Warnaer, Willem		*Nieuwenbogaerde*	1705					koopman
Wasier, Wed. Herman	Midd	*Peerl*	1700-02					koopman
		Fortuijn	1700					
Wegsteen, Jacobus	Midd	*Liefde*	1714-15					
Wesel, van Hendrik	Amst	*Arcke Noach*	1699-1703		kaap			hfdp BAC, koopman
		Vier Gebroeders	1701-02					dir-generaal Elmina
Willems, Adriaan	Vlis	*Ruijter*	1714					
Witt, Pieter	Zier	*Johanna Galeij*	1714					
Witte, Abraham de	Vlis	*Oost India*	1718-23	bkh		hfdp		koopman, regent
		Bunnick	1719-24	bkh				ged Assurantie Comp
		Middagten	1729-31					
		Anna Jacoba	1727-28	bkh				
		Twee Gesusters	1717-19					
Witte, Jacobus de	Vlis	*Galeij*	1707-09	bkh	kaap	hfdp		koopman, regent
		Gouden Leeuw	1707-09	brg				com Assurantie Comp
		Nieuwe Prins Eugenius	1713-22	bkh				
		Oranjeboom	1714-15	bkh				
		Catharina Johanna	1717-18	bkh				
		Bunnick	1719-24					
Witte, Jan de	Vlis	*Jonge Abraham*	1713-14	bkh	kaap			kolonel
Witte, Witte de	Vlis	*Gouden Leeuw*	1708-09	bkh	kaap			schipper
Woelaerts, Pieter François	Oost	*Marquis de Prie II*	1719	bkh				regent, burg Oostende
Woelaerts, Pieter, sr.	Oost	*Marquis de Prie II*	1719					
Wolf, de	Amst	*Aletta Galeij*	1713-14					
Ximenes, David	Amst	*Vergulde Fortuyn*	1699-00					koopman
		Carolus Secundus	1700					
		Marie Galeij	1701-02					
		St. Joseph	1701-02					
		St. Pieter	1701-02	bkh				
Zwaan	Amst	*Aletta Galeij*	1713-14					

Bronnen: NA, SG 5773-5776; NA, NBKG 248-265; NA, AA 2434-2444 en 2522-2550
ZA, Rek C 29110-29130; ZA, RvC L; ZA, WV 153-163; ZA DIB 57; ZA, Hs 204; ZA, RAZE
Bijl, *Idee en Interest*; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*;
Kors, *Lorrendraaien*; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*

Jaarinkomen op basis van het belastingkohier familiegeld, 1703-1721

Reder	stad	1703	1706	1709	1712	1715	1718	1721
Bonket, Phillipus	Midd	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Boom, Gillis Barendsz.	Zier	500	500	500	500	500	500	1.000
Boot, Theodorus	Midd	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	500
Boudaen Courten, Hiëronymus	Midd		1.000	1.000	1.000	1.000	3.000	2.000
Brakman, Jacobus	Vlis	1.000	1.000	1.500	1.500	1.500	1.500	500
Buisson, Simon Willem du	Midd	4.000	4.000	4.000				
Bussontius, Johannes	Midd	3.000	3.000	3.000	2.000	2.000		
Cappeyne, Pieter	Midd	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	500
Christiaense, Cornelis	Midd	1.000	1.000	1.000	1.000			
Chistiaense, François	Midd	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	2.000	2.000
Christiaense, Hermanus	Midd		500	500	1.000	3.000	3.000	3.000
Crane, Mattheus de	Vlis	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Deijnze, Gideon van	Vlis	500	2.000	2.000	2.000	2.000	1.500	1.500
Doorn, Splinter van	Vlis	500	500	500	1.000	1.000	500	500
Dusseldorp, Hendrik van	Midd	2.000	3.000	3.000	2.000	2.000	1.500	1.500
Elst, Abraham van den	Midd			500	500	1.000	1.000	1.000
Gastelaar, Joris Bartelsen	Vlis	1.500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	500
Grenot, Jacques	Midd						2.000	1.000
Groene, Adolf de	Midd							
Guépin, Jacob	Vlis				500	500	500	500
Hijgeret, Adriaan	Vlis		360	500	500	500	500	500
Hoorn, Nicolaas van	Vlis	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Huijge, Abraham	Veer	1.000	1.000	1.000	1.500	1.500	1.500	
Lampsins, Cornelis	Vlis	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	2.000
Lambrechtsen, Nicolaas	Vlis	1.000	1.000	1.000	2.000	2.000	1.000	1.000
Moor, Joseph de	Midd	500	500	500	1.000	1.000	1.000	1.000
Pantoune, Robert	Veer							
Pietersen, Lieve	Zier		360	360	360	360		
Putte, Hermanus van de	Midd	4.000	4.000	4.000	6.000	6.000	6.000	4.000
Ribaut, Casparus	Midd					360	1.000	1.000
Rue, Pieter de la	Midd	3.000	4.000	4.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Sluijters, Jacobus	Midd	1.000	1.000	2.000	2.000	3.000	3.000	2.000
Sonsbeeck, Leendert van	Vlis	4.000	4.000	4.000				
Stevensen, Mels	Vlis	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	
Teerlinck, Adriaan	Vlis	1.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Tijt, Isaak van de	Vlis	1.000	1.000	1.000	1.000			
Tobiassen, Jacobus	Vlis	500	500	500	1.000	1.000	1.000	500
Trouillart, Simon Pieter	Midd		360	360	360			
Tulleken, Ambrosius	Midd			1.000	3.000	3.000	3.000	2.000
Tulleken, Isaäk	Midd	1.000	2.000	2.000	5.000	6.000	6.000	5.000
Witte, Abraham de	Vlis							
Witte, Jacobus de	Vlis	2.000	3.000	2.000	2.000	2.000	2.000	

Bronnen: ZA, Rek D 3239-3256. 3349-3366 en 3663-3680

PLAATS	NAAM	REIZEN AFRIKA	KAAP	DIENST WIC	DIENST MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Zeel	Adriaansen, Joris	4	kaap	schipp		
Zeel	Adriaansen, Pieter	4	kaap			schipp VOC
Amst	Adriaansen, Wyloff	1		schipp		
Zeel	Adriaensz, Adriaen	1				
Zeel	Andriessen, Daniël	5	kaap			
Zeel	Andriessen, Jan	3	kaap	stuur		
Zeel	Baane, Adriaan	1				
Zeel	Baar, Lieven van der	2				
Zeel	Baas, Pieter	2				admiraliteit
Zeel	Baillieux, Jacob	3				
Amst	Baey, Evert	1				
Zeel	Banck, Cornelis	2				
Zeel	Barbier, Cornelis	1				
Zeel	Barrevoets, Cornelis	4				
Zeel	Barrevoets, Jacob	2				
Zeel	Beek, Jacob van de	3	kaap			
Zeel	Bell, William	1				
Rott	Beny	1				
Zeel	Bergenaar, Marinus	2				
Zeel	Bevers, Anthony	3	kaap			
Zeel	Bighoete	1				
Rott	Bisschop, Jan	1				
Zeel	Blankert, Jacob	1				
Zeel	Blok, Jacob	1				
Zeel	Blonkebijle, Evert	1			schipp	
Amst	Boer, Claas de	1				
Zeel	Boes, Cornelis	2		schipp		reder
Zeel	Bogaart, Adriaan	1	kaap			
Zeel	Bogaert, Matthijs	4	kaap	schipp		
Zeel	Bogermans, Anthony	8		stuur	schipp	
Zeel	Bokhoorn, Jacob	4	kaap			
Zeel	Bokhoorn, Jan	10	kaap			reder
Zeel	Boom, Dingemans	1				reder
Zeel	Boone, Pieter	1	kaap			
Zeel	Boterdale, Pieter van	1	kaap			
Eng	Boundt, Christoffel	1				
Zeel	Brakman, Daniel	2	kaap			reder
Zeel	Broeke, Abraham van den	1	kaap			
Rott	Bruggen, Gerrit	1				
Zeel	Bruijne, Willem de	1		schipp		
Zeel	Bruyn, Pieter de	1				
Zeel	Caagman, Claas	1		schipp		
Zeel	Catteau, Noë	1	kaap			
Zeel	Centsen Vos, Jacob	7	kaap	schipp		
Zeel	Charion, Pieter	2	kaap			
Zeel	Claasen, Jacob	2				
Amst	Cleijn, Roelof	1				
Amst	Cock, Cornelis	1				
Amst	Coetswagen, Jan Jansz.	1				
Zeel	Commers, Wouter	1	kaap			
Amst	Cornelissen, Ary	1				
Amst	Cornelissen, Cornelis	1				
Zeel	Cornelissen, Dirk	1	kaap			
Zeel	Cornelissen, Jan	5	kaap	stuur		
Zeel	Cornelissen, Joost	2			schipp	
Amst	Coster, Willem	1				
Zeel	Credo, Willem	1	kaap			
Zeel	Croeff, Cornelis jr.	2	kaap			
Zeel	Cudde, Willem	1				
Zeel	Daale, Jacob van	2	kaap			
Rott	Dam, Jan van der	1				
Zeel	Dames, Adriaan	1		stuur		
Zeel	Dankaarts, Johan	1	kaap			

PLAATS	NAAM	REIZEN AFRIKA	KAAP	DIENST WIC	DIENST MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Rott	Davidsen, David	1				
Zeel	Deinout, Pieter	5	kaap			
Zeel	Dircksen, Pieter	1				
Amst	Doets, Jan Cornelis	1				
Zeel	Donker, Jan	1				
Zeel	Donker, Pieter	2	kaap			
Amst	Doos, Josua van der	1		kap		reder
Zeel	Driest, Claas van	1	kaap			
Zeel	Dringe, Marinus	1	kaap	schipp	schipp	schip VOC
Zeel	Dronkert, Geleijn	1	kaap			
Zeel	Elink, Adriaan	3	kaap			
Zeel	Elink, Pieter	1	kaap	schipp		
Zeel	Ens, Hendrik van	3		schipp	schipp	
Zeel	Eversen, Huybrecht	1				
Zeel	Forsberg, Jan	3		schipp		
Zeel	Fransen, Jacob	3	kaap			
Zeel	Franssen, Andries	4	kaap			
Zeel	Fret, Jacob	4	kaap			
Zeel	Fret, Huybrecht	2	kaap			
Zeel	Gabion, Daniël	5				
Zeel	Gastelaar, Joris Bartelsen	4	kaap			reder
Zeel	Gastelaar, Bartel Jorissen	1	kaap			zoon Joris Bartelsen
Zeel	Geersdaale, Isaac van	1				
Zeel	Geleijnse, Pieter	4	kaap	schipp	schipp	
Amst	Genodo, Pieter	1	kaap			reder
Zeel	Genugten, Nicolaas van den	1	kaap		schipp	
Zeel	Gerrits, Cornelis	1	kaap			
Zeel	Gester, Jan de	1				
Zeel	Gibson, Willem	3	kaap		schipp	
Zeel	Graaf, Pieter de	2				
Zeel	Grassilie, Jan	3	kaap		schipp	
Zeel	Groenstraten, Pieter	3	kaap	schipp		reder
Zeel	Gommerts, Jochem	1	kaap			
Zeel	Gossier, David	1				onderstuur VOC
Oost	Guerrebrants, Mattheus	1				
Zeel	Guépin, Jacob	2	kaap			reder
Eng	Harper, Thomas	1				
Zeel	Hatte, Jan	2	kaap			
Zeel	Hatte, Pieter van	1	kaap			
Zeel	Helm, Hendrik	1				
Amst	Heres, Syme	1				
Zeel	Hobiksen, Gillis	1				
Rott	Hoeven, Jan van der	1		kap		
Rott	Hoey, Joris	1				
Zeel	Honorius, Gerrit	2				
Zeel	Huijge de Jonge, F.	1	kaap			
Zeel	Huijssen, Cornelis	3	kaap			
Zeel	Jacobsen, Boudewijn	6	kaap			
Zeel	Jacobsen, Pieter	3	kaap			
Zeel	Jacobsen, Thomas	1				
Amst	Jansen, Claes	1				
Zeel	Jansen, Frans	1	kaap			
Zeel	Jansen, Leendert	4	kaap			
Zeel	Janssen, Carel	1				
Zeel	Janssen, Gabriel	8	kaap			
Zeel	Janssen, Hendrik	1				
Zeel	Janssen, Willem	1			schipp	
Zeel	Jochems, Samuel	5	kaap			
Zeel	Imanse, Jacob	3				luitenant admiraal
Zeel	Kat, Cornelis	1	kaap			
Amst	Kat, Maarten	1				
Zeel	Ketelaar, Andries	4		stuur		
Zeel	Kievit, Hendrik	2				

PLAATS	NAAM	REIZEN AFRIKA	KAAP	DIENST WIC	DIENST MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Zeel	Kievit, Pieter	3	kaap			tweede luitenant
Zeel	Kloese, Jacobus	1				
Zeel	Klooster, Jan van de	3	kaap			
Zeel	Knokke, Jacob	1	kaap			
Amst	Koetswagen, Jan	1				
Zeel	Koolmans, Cornelis	1				
Zeel	Laa, David de	3	kaap		schipp	hfdp. Assur Comp
Zeel	Lammes, Jan Pietersz	1	kaap			
Zeel	Lankvelt, Frans	1	kaap	schipp		
Zeel	Laurand, Pieter	21			stuur	
Zeel	Klaas Leendersen	1				
Zeel	Leeuwen, Gerrit van	1	kaap			
Zeel	Leijnsen, Abraham	1	kaap			
Zeel	Leijnsen, Cornelis	3	kaap	schipp		reder
Zeel	Leijnssen, Pieter	1				
Zeel	Linsen, Claude	3				
Zeel	Lodder, Leendert	2				reder
Zeel	Lonke, Daniel	2	kaap			
Zeel	Maan, Cornelis van de	5	kaap			
Zeel	Maarschalk, Ryeke	2				
Amst	Maas, Jan	1				
Zeel	Machielsen, Jan	2				
Zeel	Mangelaar, Edward	1	kaap	matr		reder
Zeel	Marechal, Louis	1				
Zeel	Meer, Joos van der	1	kaap			
Zeel	Meester, Matthijs	1				
Zeel	Melsen, Cornelis	1				
Zeel	Merksen, Cornelis	1				
Zeel	Meyer, Dirck de	5	kaap			
Amst	Mills, Alexander	2				
Zeel	Moor, Jan de	6			schipp	reder
Zeel	Mugge, Bastiaan	7	kaap			
Zeel	Muller, Erasmus	5	kaap			
Zeel	Nijse, David de	4	kaap			
Zeel	Nolle, Simon van den	1	kaap			
Zeel	Osdorp, Lucas	1				
Zeel	Otto, Andries	1				
Zeel	Pater, Jan	1				
Zeel	Penne, Cornelis	1	kaap	schipp		
Zeel	Pietersen, Hendrik	1	kaap			
Zeel	Plancke, Thomas	8	kaap			reder
Zeel	Plas, Johannes	3	kaap			
Zeel	Poll, Abraham	2	kaap			reder
Zeel	Prince, Jacob de	4	kaap			schipp VOC
Zeel	Propheet, Daniel	1	kaap			
Rott	Putten, Cornelis van der	1				
Zeel	Ravenschot, Jan van	1		stuur		reder
Zeel	Robbregts, Hendrik	1				
Zeel	Roeland, Alexander	2				
Zeel	Roggestaert, J.	1				
Zeel	Rochiers, Jan	1	kaap			
Zeel	Rogiers, Willem	1	kaap	schipp		
Oost	Roose, Balthasar	1				
Amst	Rotgans, Gerrit Pieter	1				
Zeel	Rouleau, Daniel	1	kaap	stuur	schipp	onderstuur VOC
Amst	Ruyter, Claas de	1	kaap			
Zeel	Ruyter, Pieter de	1				
Zeel	Sanders, Daniël	1	kaap	kap		reder
Zeel	Schelstraate, Abraham	1	kaap			
Rott	Schot, Adriaan	6	kaap	schipp		
Zeel	Seuijse, Jan	2	kaap			
Rott	Smit, Jacob	1				
Zeel	Sonnius, Jorrius	1				

PLAATS	NAAM	REIZEN AFRIKA	KAAP	DIENST WIC	DIENST MCC	ANDERE FUNCTIE'S
Zeel	Speeck, Matthijs	4	kaap			
Zeel	Springer, Geleijn	1				
Rott	Steenkroes, Martin	1				
Zeel	Sterk, Cornelis	1				
Zeel	Stevensen, Jacob	2	kaap			command. St. Eustatius
Zeel	Stevensen Scheijteruijt, Pieter	1	kaap			
Rott	Stolk, Jacob van der	5		schipp		
Zeel	Stortewater, Jan	1				
Zeel	Strijt, Outgart	3				
Zeel	Swol, Hugo van	2	kaap			
Zeel	Thebeu, Pieter	4				
Zeel	Theunissen, Pieter	1				
Zeel	Thijssen, Frans	2				
Eng	Thompson, Thomas	1				reder
Zeel	Tierleroij, Josias	1				
Zeel	Tijt, Isaac van der	1				
Rott	Tromp, Leendert	1				
Zeel	Tobiassen, Jacobus	2	kaap			reder
Zeel	Udemans, Gosardus	2				
Zeel	Varene, Anthony	2	kaap			
Amst	Venne, Jan van der	2		schipp		
Zeel	Verbeke, Jacobus	1				
Zeel	Vergouw, Jan	2			schipp	
Zeel	Vergouwen, Joost	1			schipp	
Zeel	Verhoef, Lambert	1		stuur		
Zeel	Vermaere, Jacob	2	kaap			
Zeel	Vink, Bartel	1	kaap			
Zeel	Visser, Jasper	2				
Zeel	Vlaming, Cornelis	1	kaap			
Zeel	Vogel, Cornelis	2				
Zeel	Volle, Jacob	2	kaap	schipp		
Zeel	Vos, Jan de	3	kaap			
Zeel	Waterman, Steven de	1	kaap			commandeur Berbice
Zeel	Watson, Wouter	1		schipp		schipp BAC
Amst	Wendt, Claas	1				
Zeel	Werner …	1				
Zeel	Wiggers, Bastiaan	1	kaap	schipp		reder, kap admiraliteit
Rott	Wijnen, Jan	4				
Amst	Willemse, Jan	1				
Oost	Willemsen, Johannes	1				
Zeel	Wind, Andries de	1				
Oost	Winter, Jacobus de	1				
Amst	Winter, Valentijn de	3				
Zeel	Witte, Hendrik de	4	kaap			
Amst	Wolf, Ditlof	1	kaap			
Zeel	Zuijlen, Jacob	1				

Bronnen: NA, WIC 97-108; NA SG 5773-5776; NA, NBKG 248-265
NA, AA 2434-2444 en 2522-2550; GAA, AB&Z 192-193; GAR, MvADB 215-218 en 242-243; KITLV, Hs 450
Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*;
Kors, *Lorrendraaien*; Poortvliet, *Verzameling Zeeuwse zeelieden*; Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*

SCHEPEN	TYPE	LENGTE (VOET)	TONNAGE	OUDERDOM	KANON	SCHIPPER	BEMANNING	PLAATS
Carolus Secundus	Fr	108				Claas Wendt	59 koppen	Amst
Anna Jacoba	Ja		36 last			Marinus Bergenaar		Vliss
St. Joseph	Fr					Jan Koetswagen	30 koppen	Amst
Andrinna	Ja				15	Dirk Cornelissen	30 koppen	Vliss
Jonge Willem	Ja	77		8 jaar	12	Daniël Andriessen	30 koppen	Vliss
Schorenburg	Fr	70	25 last	6 jaar	10	Jacob Fret	20 koppen	Midd
Maria	Fr					Gosardus Udemans		Zeel
Vijff Gesusters	Ba	83		6 jaar	10	Marinus Dringe	27 koppen	Zier
Americaanse Galeij	Fr	88			14	Jacobus Verbeke	30 koppen	Midd
Gouden Draak	Ga					Cornelis Kat		Midd
Kleine Amasone	Sn	58	10 last			Jacob Baillieux	14 koppen	Midd
Anna Maria Galeij	Sn	76	25 last		8	Jan van der Venne	28 koppen	Amst
Agatha	Ho	75		oud		Claas Caagman		Vliss
Aletta Galeij	Ho	86	70 last		6	Pieter Genodo	18 koppen	Amst
Ruijter	Fr	89	50 last	11 jaar	9	Abraham Poll	24 koppen	Vliss
Snelle Hoeker	Ho			oud	4	Cornelis Boes		Zeel
Swarte Arent Galeij	Fr			oud	10	Jacob Baillieux	17 koppen	Veer
Jonge Jan en Jacob	Fr	80	50 last		14	Cornelis Croeff	32 koppen	Vliss
Johanna Galeij	Sn	66	16 last	4 jaar	6	Hendrik Robbregts		Zier
Juffrouw Catharina	Fr	74	32 last	nieuw	12	Hendrik Kievit		Vliss
Orangeboom	Fr	80	35 last	3 jaar	10	Jacob Vermaere		Vliss
Liefde	Fr	81		8 jaar	16	Daniel Brakman	39 koppen	Midd
Rusteloze Galeij	Sn	62			4	Leendert Lodder		Zier
St. Bernardo	Sn	68	21 last	3 jaar	2	Dingemans Boom		Zier
Zeeuwse Galeij	Fr	93	45 last	3 jaar	18	Jan Andriessen	45 koppen	Midd
Deinsvliet	Fr	79	36 last	1 jaar	12	Jan Bokhoorn	27 koppen	Vliss
Juffrouw Maria	Bu	78	32 last	oud	0	Jan Maas	16 koppen	Amst
Herstel van Zeeland	Fr			11 jaar	18	Pieter Deinout	51 koppen	Vliss
Anna Catharina	Fr		40 last		22	Klaas Leendersen	47 koppen	Midd
Jonge Elseboom	Fr	78	30 last		14	Pierre Thebeu	30 koppen	Midd
Vijff Gebroeders I	Fr	80	36 last		12	Jan de Moor		Vliss
Vlissings Welvaren	Fr					Jacob Guépin		Vliss
St. Joseph Galeij	Fr	70			6	Jan van Ravenschot		Vliss
Koning van Pruijssen	Fr	97	60 last	nieuw	28	Daniël Sanders	66 koppen	Dord
Herstel van Africa	Fr	90			15	Noë Catteau	35 koppen	Midd
Eagle	Ba					Jan Bisschop		Rott
Jonge Francois						Cornelis Leijnsen		Zeel
Kleijne Hoop	Fr		16 last			Jacob Imanse		Zier
Marquis de Prie I	Ho				8	Johannes Willemsen		Oost
Jonge David Galeij	Ja	76		nieuw	8	Leendert Lodder	19 koppen	Vliss
Marquis de Prie II	Fr	74		13 jaar	6	Jacobus de Winter		Oost
Juffrouw Brigitta	Ho	78		8 jaar	14	Andries Otto		Midd
Elisabeth Galeij	Fr	72	18 last	nieuw		Louis Marechal	14 koppen	Vliss
Vijff Gebroeders II	Fr		28 last	oud		Jan Vergouw	24 koppen	Vliss
Morgenstar	Bu					David Gossier		Vliss
Post van Livorno	Ga					Jacob Blok		Zeel
Witte Moor	Fr		40 last		6	Christoffel Bound	15 koppen	Zeel
Drij Marries	Sn		40 last	10 jaar	6	Thomas Thompson	22 koppen	Midd
Jonge Abraham	Fr	75			14	Joost Vergouwen	27 koppen	Vliss
Jonge Moor						Jan Donker		Vliss
Happy Return					12	Thomas Harper		Rott
Marij Galeij	Sn					Lambert Verhoef		Midd

Bronnen: NA, WIC 97-108; NA, NBKG 248-265; NA, SG 5773-5776

Afrikaanse import, cargalijsten van lorrendraaiers (in guldens), 1700-1730

Schepen	textiel	buskruit	vuurwapens	onbewerkt ijzer	bewerkt metaal	alcoholica	kralen	kauries	diversen	totaal
Peerl	44.974	7.322	12.450	1.200	6.186	2.406	780			**75.318**
Fortuijn	2.190	57	72		192	69				**2.580**
Jonge Willem	8.748	3.500	3.176	3.764	1.890	2.448	1.239			**24.765**
Schorenburg	789	3.600	2.400	2.350	3.730	497	1.074	60	120	**14.620**
Americaanse Galeij	954	12.522		2.586	1.506		20		277	**17.865**
Kleine Amasone	3.648	4.296	1.380	1.410	1.044	252	678		108	**12.816**
Anne Maria Galeij	3.723	3.740	1.270	1.910	2.414		340		15	**13.412**
Negotie Galeij	11.301	7.480	5.544	2.632	4.351	11.082	1.266	111	302	**44.069**
Aletta Galeij	3.866	616	219	2.298	1.089	347	437		324	**9.196**
Ruijter	5.118	84	206	3.684	1.990	192	672	289	403	**12.638**
Swarte Arent Galeij	4.490	3.280	4.075	3.387	2.374	1.295	1.690	249	1.025	**21.865**
Liefde	5.610	4.026	3.228	5.142	2.688	1.638	468		258	**23.058**
Juffrouw Catharina	1.404	347	408	2.637	1.344	150	432		216	**6.938**
Rusteloze Galeij	852	722	3.455	2.753	948	931	521		186	**10.368**
Johanna Galeij	408	78	180	1.668	246		144		36	**2.760**
Jufrouw Maria	1.351	228	186	1.093	625	126	215	48	23	**3.895**
Deinsvliet	13.175	4.250	4.423	3.696	2.450	2.150	264	37	1.134	**31.579**
Herstel van Zeeland	23.328	5.868	10.536	4.290	4.014	2.298	50		1.590	**51.974**
Zeeuwse Galeij	13.246	7.362	8.150	4.830	3.336	1.374	882	414	348	**39.942**
Vlissings Welvaren	32.238	2.400	3.528	2.340	6.714	1.398	792		1.578	**50.988**
St. Joseph Galeij	1.086	252	918	4.908	2.700	234	1.225	204	672	**12.199**
Marquis de Prie I	5.386	14.046	1.935	3.369	4.692	6.047	121		928	**36.524**
Jonge David Galeij	7.068	6.500	2.014	2.436	2.470	2.529	144		215	**23.376**
Vijff Gebroeders II	1.742	200	470	2.856	5.520	286	553	20	25	**11.672**
Winchester Galeij	5.553	850	600		1.055	300			750	**9.108**
Totaal	**202.248**	**93.626**	**70.823**	**67.239**	**65.568**	**38.049**	**14.007**	**1.432**	**10.533**	**563.525**

Bronnen: NA, WIC 97-108 en 1152; NA, NBKG 248-265; NA, VWIS 929

Afrikaanse import, taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers (in guldens),1700-1730

SCHEPEN	TEXTIEL	VUURWAPENS	BUSKRUIT	ONBEWERKT IJZER	BEWERKT METAAL	ALCOHOLICA	KRALEN	KAURIES	DIVERSEN	MAGAZIJN GOEDEREN	TOTAAL
Carolus Secundus	11.167	1.150	532		3.864		236			4.169	**21.118**
Anna Jacoba											
St. Joseph										456	
Andrinna	33.524	16.420	1.789	1.889	2.889	2.655	821		321		**60.308**
Jonge Willem	7.102	2.104	660	3.057	2.054	498	480			4	**15.959**
Schorenburg	3.222	407	3.400	2.250	3.425	493	1.735		68	190	**15.190**
Maria	6.234	2.080	960		86	240			160		**9.760**
Vijff Gesusters	11.040	6.100	7.442	2.450	3.489		700			819	**32.040**
Americaanse Galeij	961	64	3.346	1.433	152					100	**6.056**
Gouden Draak	193	1.041	2.072	620	521	72	401	36	53	499	**5.508**
Kleine Amasone	1.146	1.485	1.455	118	798	8	458		56		**5.524**
Anne Maria Galeij	4.080	1.130	2.991	1.782	2.525	773	652		118	779	**14.830**
Agatha											
Aletta Galeij	1.459	100	607	887	126	65	34		76	321	**3.675**
Ruijter	3.384		55	2.798	2.098		41	262	89	162	**8.889**
Snelle Hoeker	3.469	762	90	20	1.311		216		98	112	**6.078**
Swarte Arent Galeij	4.001	1.869		259	1.211		1.274		217		**8.831**
Jonge Jan en Jacob	4.323	3.330	840	1.575	1.930	300	183		418		**12.899**
Johanna Galeij	248	181		1.346	281		19		10	192	**2.277**
Juffrouw Catharina	1.422	118	196	2.171	962	65	394		154	538	**6.020**
Oranjeboom	3.865	3.527	2.239	5.443	2.217	860	709	59	190	615	**19.724**
liefde	6.209	1.409	1.937	4.918	2.873	152	511	59	322	588	**18.978**
Rusteloze Galeij	329	978	779	2.193	154	2	53		8	261	**4.757**
St. Bernardo		678	17	1.162	190				30	208	**2.285**
Zeeuwse Galeij	15.533	9.967	6.942	4.016	3.398	649	1.033	260	577	1.855	**44.230**
Deinsvliet	6.997	6.282	1.199	2.645	1.103	22	247		67	432	**18.994**
Juffrouw Maria	1.079	150	128	183	137		38		83	48	**1.846**
Herstel van Zeeland	27.418	7.048	1.493	4.072	4.814	120	222		2.900	1.833	**49.920**
Anna Catharina	10.432	2.564	3.524	3.927	2.438		48		143	124	**23.200**
Jonge Elseboom	1.478	787	658	2.308	1.385		695	191	187	76	**7.765**
Vijff Gebroeders	1.154	257	77	5.778	4.495	34	1.005			915	**13.715**
Vlissings Welvaren											
St. Joseph Galeij	575	236	65	1.138	1.262		102	105	50	331	**3.864**
Koning van Pruijssen											
Herstel van Africa	20.673	3.541	8.073	2.193	1.744	2.675	830		219	1.097	**41.045**
Eagle											
Jonge Francois											
Kleijne Hoop	5.650	1.860	160	560	2.250	340	320		53	40	**11.233**
Marquis de Prie I	3.626	1.650	10.104	1.460	3.392	3.098	75		278	584	**24.267**
Jonge David Galeij	3.107	1.472	4.998	707	1.678	136	88		614	157	**12.957**
Marquis de Prie II	7.078	4.881	4.244	600	1.419	962	136	114	158	736	**20.328**
Juffrouw Brigitta	1.228	450	202	162	728	224	27		59		**3.080**
Elisabeth Galeij											
Vijff Gebroeders II											
Morgenstar	629	184	106	1.872	552	57	320	208	10		**3.938**
Post van Livorno	4.752	1.023	2.055		860	367	262		23	185	**9.527**
Witte Moor	3.010	5.707	3.172	1.205	1.021	420	301	61	4		**14.901**
Drij Marries	5.594	6.832	15.825	1.645	2.897	2.298	511			120	**35.722**
Jonge Abraham											
Jonge Moor	638	232	188	19	925	43	764				**2.809**
Happy Return	394	2.005	1.608	1.382	2.175	1.245	827	315	445	522	**10.918**
Maria Galeij	2.108	817	2.254	68	3.084	109	688		638		**9.766**
Totaal	**230.531**	**102.878**	**98.482**	**72.311**	**74.913**	**18.982**	**17.456**	**1.670**	**8.896**	**19.068**	**644.731**

Bronnen: NA, WIC 97-108 en 1152; NA, NBKG 248-265; NA, VWIS 929

Afrikaanse export, taxatielijsten van opgebrachte lorrendraaiers (in guldens), 1700-1730

SCHEPEN	GOUD	IVOOR	PEPER	GOM	TABAK	WAS	SUIKER	RIJST	VERFHOUT	SLAVEN	TOTAAL
Carolus Secundus										19.633	**19.633**
Anna Jacoba											
St. Joseph		11.625									**11.625**
Andrinna	3.040	273									**3.313**
Jonge Willem	18.316	1.434									**19.750**
Schorenburg											
Maria	10.470										**10.470**
Vijff Gesusters											
Americaanse Galeij	10.340	1.968	2.888					1.275		1.404	**17.875**
Gouden Draak	16.005	15.849									**31.854**
Kleine Amasone	365	22.291								798	**23.454**
Anne Maria Galeij		201			156			36		175	**568**
Agatha											
Alleta Galeij		85	5.552	2.702							**8.339**
Ruijter			732	2.415							**3.147**
Snelle Hoeker		965				9.450					**10.415**
Swarte Arent Galeij	600	2.063	96			138				709	**3.606**
Jonge Jan en Jacob	24.033	3.353					193	235			**27.814**
Johanna Galeij		57	2.025								**2.082**
Juffrouw Catharina			1203								**1.203**
Oranjeboom		590						93		841	**683**
liefde	12.850	3.160	455		768	17	262			70	**17.512**
Rusteloze Galeij	3.875	331	185					66			**4.457**
St. Bernardo		99	1.989								**2.088**
Zeeuwse Galeij	1.678	262									**1.940**
Deinsvliet	17.582	1.611	81			245	87				**19.606**
Juffrouw Maria	585	115	1.314			159					**2.173**
Herstel van Zeeland	26.530	2.332								1.530	**30.392**
Anna Catharina	13.193	1.513	460		190	282				700	**16.338**
Jonge Elseboom	4.140	1.167				47				3.627	**8.981**
Vijff Gebroeders I		128									**128**
Vlissings Welvaren		4.090	6.622	11.080		40			6.600	12.533	**40.965**
St. Joseph Galeij	530	1.492				14				620	**2.656**
Koning van Pruijssen	10.590										**10.590**
Herstel van Africa	7.040	849									**7.889**
Eagle											
Jonge Francois											
Kleijne Hoop	17.600	3.200				900				200	**21.900**
Marquis de Prie I											
Jonge David Galeij	6.967	1.803	56		45					100	**8.971**
Marquis de Prie II	480	221			21						**722**
Juffrouw Brigitta		1.237				910					**2.147**
Elisabeth Galeij											
Vijff Gebroeders II											
Morgenstar											
Post van Livorno											
Witte Moor	23.200	6.428								200	**29.828**
Drij Marries	6.920	1.538								246	**8.704**
Jonge Abraham	15.100										**15.100**
Jonge Moor	13.421	5.656				626			466		**20.169**
Happy Return											
Maria Galeij	272	790			18						**1.080**
Totaal	**265.722**	**98.776**	**23.658**	**16.197**	**1.198**	**12.828**	**542**	**1.705**	**7.066**	**43.386**	**470.167**

Bronnen: NA, WIC 97-108 en 1152; NA, NBKG 248-265; NA, VWIS 929

Totaalwaarde van opgebrachte lorrendraaiers (in guldens), 1700-1730

SCHEPEN	EUROPESE EXPORT GOEDEREN	IMPORT GOEDEREN	SCHIP EN UITRUSTING	TOTALE WAARDE	AFTREK GAGE	AFTREK BUITGELD	AFTREK FISCAAL	DIEFSTAL	WAARDE WIC
Carolus Secundus	21.118	19.633	13.125	**53.876**					**40.755**
Anna Jacoba									**30.000**
St. Joseph		11.625	9.090	**20.715**					**20.715**
Andrinna	60.308	3.313	8.000	**71.621**		1.114	972	12.950	**56.585**
Jonge Willem	15.959	19.750	5.318	**41.027**	2.576	2.748	357		**35.346**
Schorenburg	15.190	1.692	2.736	**19.618**	2.352	1.084			**16.182**
Maria	9.760	10.470		**20.230**					**20.230**
Vijff Gesusters	23.585	8.560		**32.145**					**32.145**
Americaanse Galeij	6.056	17.875	2.802	**26.733**					**26.733**
Gouden Draak	5.505	31.854	2.400	**39.762**	878	648	764		**37.472**
Kleine Amasone	5.524	23.454	1.030	**30.008**	2.430	1.676	567		**25.335**
Anne Maria Galeij	14.830	568	2.550	**17.948**	750	1.260	159		**15.779**
Agatha									
Alleta Galeij	3.675	8.339	4.000	**16.014**	1.756	502	275		**13.481**
Ruijter	8.889	3.147	5.000	**17.036**	942	2.466	273		**13.355**
Snelle Hoeker	6.078	10.415	1.200	**17.693**	1.174	2.872	140		**13.507**
Swarte Arent Galeij	8.831	3.606	1.300	**13.737**		1.373	246		**12.117**
Jonge Jan en Jacob	11.396	27.814	6.578	**45.788**		2.660	868		**42.260**
Johanna Galeij	2.277	2.082	550	**4.909**		491	88		**4.330**
Juffrouw Catharina	6.020	1.203	5.180	**12.403**		1.241	223		**10.949**
Oranjeboom	19.724	1.524	5.380	**26.628**		2.663	479		**23.486**
Liefde	18.978	17.582	7.653	**44.213**		4.421	796		**38.996**
Rusteloze Galeij	4.757	4.457	850	**10.064**		1.006	181		**8.877**
St. Bernardo	2.285	2.088	1.150	**5.523**		553	99		**4.871**
Zeeuwse Galeij	44.964	1.940	7.586	**54.490**	983	4.949	891		**47.667**
Deinsvliet	18.994	19.606	4.109	**42.709**		4.270	768		**37.669**
Juffrouw Maria	1.846	2.173	950	**4.969**		496	90		**4.383**
Herstel van Zeeland		30.392		**70.320**		7.032	1.261		**62.027**
Anna Catharina	23.200	16.338	3.591	**43.129**	804	4.312	774		**37.239**
De Jonge Elsenboom	7.765	8.981	4.362	**21.108**		2.110	381		**18.617**
Vijff Gebroeders I	13.715	128	5.310	**19.153**		1.915	344		**16.893**
Vlissings Welvaren		40.965		**63.080**	helft slaven voor Franse hulp				**40.000**
St. Joseph Galeij	3.864	2.656	1.640	**8.160**		816	147		**7.197**
Koning van Pruijssen		20.160		**77.000**				9.600	**60.133**
Herstel van Africa	41.045	7.889	5.000	**53.934**		5.393	485		**48.056**
Eagle				**2.400**					**2.400**
Jonge Francois									
Kleijne Hoop	11.233	21.900	3.000	**36.133**		3.227	636		**32.270**
Marquis de Prie I	24.262		3.000	**27.262**			273		**26.989**
Jonge David Galeij	12.957	8.971	3.500	**25.428**		2.540	508		**22.380**
Marquis de Prie II	20.327	722	3.000	**24.049**			241		**23.808**
Juffrouw Brigitta	3.080	2.147	2.450	**7.677**			153		**7.524**
Elisabeth Galeij	14.159		6.074	**20.233**		2.022	364		**17.847**
Vijff Gebroeders II	3.465	5.952	2.869	**12.286**		1.229	220		**10.837**
Morgenstar	3.938	3	1.500	**5.441**			109		**5.332**
Post van Livorno	9.527		1.800	**11.327**			227		**11.100**
Witte Moor	14.901	29.828	2.000	**46.729**			935		**45.794**
Drij Marries	35.722	8.704	6.000	**50.426**			1008		**49.418**
Jonge Abraham									
Jonge Moor	2.809	20.169		**20.169**		2.137			**20.841**
Happy Return	10.918			**10.918**					**10.918**
Maria Galeij	9.766	1.062		**10.828**					**10.828**
Totaal	**603.202**	**470.112**	**153.633**	**1.357.049**					**1.221.673**

Bronnen: NA, WIC 97-108 en 1152; NA, NBKG 248-265; NA, VWIS 929

SMOKKELSCHIP	BUSKRUIT (IN PONDEN) OPGEGEVEN HOEVEELHEID	VOLGENS CARGALIJST	AANGETROFFEN	TOTAAL	VUURWAPENS (IN AANTALLEN) OPGEGEVEN AANTAL	VOLGENS CARGALIJST	AANGETROFFEN	TOTAAL
Peerl (niet opgebracht)		34.325		**34.325**		4.438		**4.438**
Carolus secundus			2.105	**2.105**			220	**220**
Andrinna			21.092	**21.092**			2.672	**2.672**
Jonge Willem	20.000	12.000	2.200	**20.000**		780	503	**780**
schorenburg	3.000	14.000		**14.000**		958	100	**958**
Maria	5.000		1.200	**5.000**	400		190	**400**
Rosenburg (verongelukt)	51.000		65.000	**65.000**				
Vijff Gesusters			24.400	**24.400**			1.640	**1.640**
Americaanse Galeij	5.000	43.000	13.360	**43.000**			15	**15**
Gouden Draak	15.000		8.021	**15.000**	300		298	**300**
Kleine Amasone	1.500	12.100	5.634	**12.100**		354	410	**410**
Anna Maria Galei	2.000	12.000	12.700	**12.700**	140	400	349	**400**
Negotie Galeij (niet opgebracht)	6.500	30.000		**30.000**	400	2.209		**2.209**
Aletta Galeij		2.800	2.757	**2.800**		43	37	**43**
Ruijter		0	130	**130**		50	0	**50**
Snelle Hoeker	1.500		400	**1.500**	150		341	**341**
Swarte Arent Galeij		10.000	10.756	**10.756**		612	739	**739**
Jonge Jan en Jacob	4.500		2.820	**4.500**	400		971	**971**
Johanna Galeij		440		**440**		75	46	**75**
Juffrouw Catharina		3.400	930	**3.400**		111	41	**111**
Orangeboom			10.804	**10.804**			950	**950**
Liefde	4.000	22.976	15.746	**22.976**	300	692		**692**
Rusteloze Galeij		2.800	3.690	**3.690**		472	333	**472**
St. Bernardo			104	**104**			239	**239**
Zeeuwse galeij	5.000	30.800	33.056	**33.056**		2.297	2.326	**2.326**
Deinsvliet	5.000	18.000	6.620	**18.000**	780	1.437	1.694	**1.694**
Juffrouw Maria		800	532	**800**		60	54	**60**
Herstel van Zeeland	3.500	25.008	6.160	**25.008**	330	2.298	1.563	**2.298**
Anna Catharina	5.000	5.920		**5.920**	500	1.324	1.248	**1.324**
Jonge Elseboom	3.000		3.336	**3.336**	100		269	**269**
Vijff Gebroeders I			360	**360**			105	**105**
Vlissings Welvaren	3.000	6.480	1.816	**6.480**	400	957	268	**957**
St. Joseph Galeij	3.000	1.000	310	**3.000**	100	254	87	**254**
Koning van Pruijssen	7.000			**7.000**	600			**600**
Herstel van Africa	6.000		40.397	**40.397**	400		1.177	**1.177**
Eagle			2.000	**2.000**			14	**14**
Kleijne Hoop			800	**800**			649	**649**
Marquis de Prie I		51.020	50.924	**51.020**		450	426	**450**
Jonge David Galeij	3.000	25.000	24.992	**25.000**	200	558	440	**558**
Marquis de Prie II			19.458	**19.458**			1.310	**1.310**
Jhffrouw Brigitta			5.318	**5.318**			300	**300**
Vijff Gebroeders II		440		**440**		120		**120**
Morgenstar			384	**384**			52	**52**
Post van Livorno			6.863	**6.863**			393	**393**
Witte Moor			12.880	**12.800**			1.978	**1.978**
Drij Marries		56.000	55.135	**56.000**		2.430	2.259	**2.430**
Jonge Moor			1.069	**1.069**			117	**117**
Happy Return			6.432	**6.432**			349	**349**
Maria Galeij			8.351	**8.351**			250	**250**
Winchester Galeij (niet opgebracht)		3.200		**3.200**				
Totaal				**702.314**				**39.159**

Bronnen: NA, WIC 97-108 en 1152; NA, NBKG 248-265; ZA, Hs 204; ZA, MCC 1348

(Veilingen van de WIC en admiraliteit (kaapvaart) zijn hier niet in opgenomen).

Op 14 november 1690 werd in herberg 'de Paew' te Vlissingen een 'party van 30.000 pond Guinees Greyn' geveild.
Op 7 mei 1694 werd te Vlissingen een 'party oliphants-tanden en Guinees gryn' geveild.
Op 14 juni 1695 werd te Vlissingen een 'goede party oliphants-tanden, 1.000 pond oranje-verwe in bollen, 4 vaetjes indigo' geveild.
Op 15 juni 1695 werd in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam een goede 'partye Oliphants-tanden' geveild. Makelaars waren Bartholomeus van den Brande en Jacobus van der Hoeve.
Op 20 december 1695 werd te Vlissingen een 'goede partye olyphants-tanden, Guinees gryn en wasch' geveild.
Op 18 augustus 1696 werden in herberg 'Den Tooren' te Veere 'gom, 3.000 ponden oliphants-tanden en eenige droge huyden' geveild.
Op 24 maart 1698 werden in herberg de 'Gouden Leeuw' te Middelburg een 'schoone partye olyphants-tanden, Angools koper en Barberie was' geveild.
Op 30 oktober 1699 werd in herberg 'De Peere' te Vlissingen een 'partye Caribische suyker, catoen, weynig greyn, roo-koe en huyden' geveild.
Op 30 april 1700 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'party van 8.000 pond Guinees wasch' geveild. De makelaars was Willem Koerten.
Op 7 juni 1701 werden in herberg de 'Bijenkorf' te Vlissingen 'catoen, indigo en suyker, leggende in de pakhuysen van Vleeshouwer Janssoon, op de Peperdyk' geveild.
Op 20 maart 1702 werden in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam '5.000 pond, grove en kleijne sortering van gomme door een en enige beloopene en partij Angolas sandelhout' geveild. Makelaars waren Michael Baelde en Samuel Steenlak.
Op 3 april 1702 werd in herberg de 'Goude Leeuw' te Middelburg een 'partij Olyphants-Tanden en Havana huyden' geveild.
Op 17 januari 1703 werd ten huize van 'H. Mekman in de Nes' te Amsterdam een 'party Senegalese gomme' geveild. Makelaar was Jan de Bruyn.
Op 25 september 1703 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'goede party Senegaelse gomme, in soorten en dat by cavelingen van 2.000 pond teffens' geveild. Makelaars waren Jan de Bruyn, Jacob Sorg en Gommaris van Duyst.
Op 10 juli 1704 werd in herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Middelburg een 'party St. Thomais suyker, olifants-tanden, was, oly de palm en wat Brasilse suyker' geveild.
Op 22 augustus 1704 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'partye van ontrent 60.000 pond extraordinaire puyke Senegaelse gomme, en dat bij cavenlingen van 2.000 pond' geveild. Makelaars waren Jan de Bruyn, Hendrik en Jacob Sorg en Goomanus van Duyst.
Op 14 september 1705 werd in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam een 'party van 160 oxhoofden Senegaelse gomme in soorten' geveild. Makelaars was Samuel Steenlak.
Op 22 juni 1706 in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'schone party Guineese olifants tanden, gelyk die by cavelingen sullen genommert zyn' geveild. Makelaar was Jan Wolffers.
Op 1 november 1706 werd in herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Middelburg een 'goede partij puijke olifants tanden, een partij was van de kusten van Africa en eenige kisten witte Brasilse suykeren' geveild.
Op 9 juni 1707 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'goede party Bise Gouse oliphants tanden' geveild. Makelaars waren Pieter Spranger, Jan Wovers en Gommaris van Duyst.
Op 11 juli 1707 werden in herberg de 'Gouden Leeuw' te Middelburg '420 a 440 oxhoofden Caribise suyker, 40 balen catoen, cacao, 1.600 pond oliphants-tanden en 600 pond koper' geveild. Makelaars waren Jacobus Parisys en Arnold Barber.
Op 15 juni 1708 werd te Vlissingen een 'grote partij St. Thomas suyker en een party oliphants-tanden' geveild.
Op 3 september 1708 werd in herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Middelburg een 'party nieuwe, sonder weerga schone, gesorteerde grove en kleyne Senegaelse gomme, mitsgaders een party dito gomme in soort, leggende in 't pakhuys van den heer David Sandra' geveild. Makelaars waren Jacobus Parisijns en Martinus van Elsdyk.
Op 20 november 1708 werd in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam een 'partye extra schoone en seer curieuse Guineese oliphants-tanden van diverse swaerten, leggende in de Houtuynen' geveild.
Op 28 december 1708 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'party olyphants-tanden, haye en robbe-vellen, messen, lemmets, diverse soorten so opgemaakte als gesaegde hegten, en vele andere waren behorende tot de messekramery' geveild. Makelaar was Pieter Spranger.
Op 10 december 1709 werd te Vlissingen een 'goede party oliphants-tanden, nu eerst uyt zee gekomen en gelost' geveild.
Op 21 januari 1710 werd in herberg de 'Beijenkorf' te Vlissingen een 'goede party oliphants tanden, nu eerst gelost en uyt der zee gekomen' geveild.
Op 15 april 1710 werd in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam een 'party puyks puyk van omtrent 30.000 pond Senegaelse gom in soorten, nu eerst uyt zee gekomen' geveild. Makelaar was Samuel Steenlak.
Op 5 mei 1711 werd in herberg 'De Peere' te Vlissingen een 'extra seer schoone party oliphants-tanden, Guinees rys, wasch, koper en Brasilse tabak' geveild.
Op 8 september 1711 werd in herberg de 'Florentynse Lely' te Middelburg een 'extra schoone party Guinea oliphants-tanden, was en grein, leggende in de Pypstraet, agter de Goude Molen' geveild. Makelaars waren Abraham der Kinderen, Daniel van Hoorn, Isaak van Dyk en Aernout Barbet.
Op 31 maart 1712 werden in herberg de 'Gouden Leeuw' te Middelburg '80 a 90.000 pond Caribes suyker mascovados, 40 a 50.000 pond dito wit, 25 a 30.000 pond Martinico Cacao, 2.500 pond indigo, 10.000 Cuba blaer tabak, 3.000 Havanna huyden, 4 a 500 pond Angools koper, 4.000 pond geel verf-hout, mitsgaders een party weergebragt Angools Westindis cargasoen' geveild. Makelaars waren Jacobus Parisys, Pieter de Fresne en Isaak van Dyk.
Op 16 juni 1713 werd in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam een 'curieuse party van 60 oxhoofden puyks puyk blanke Senegaelse gomme in soorten. Leggen in de huysinge van Bastiaan Moolewater op de Nieuwe Haven' geveild. Makelaar was Samuel Steenlak.
Op 8 februari 1714 werden in herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Middelburg een 'extra party Guineesche oliphantstanden en wedergebracht cargasoen leggende op de solder van het pakhuys van de Wed. van de heer Prof Aalstius in de Nieuwstraat en pakhuis het Gasthuis 'geveild. Makelaars waren Isaak van Dyk en Samuel Jenaer.
Op 14 maart 1714 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'schone party Guineese oliphants-tanden' geveild. Makelaar was Jan Wolfers.
Op 3 juli 1714 werden in herberg de 'Beijenkorf' te Vlissingen 'omtrent 400 oxhoofden bruyne Caribes suyker, 30 balen catoen, 600 pond Angools koper, 10 a 12.000 pond Angoolse oliphantstanden en 600 pond indigo, laatst uit zee gekomen' geveild.

Op 12 juni 1714 werd in herberg de ‘Swarte Leeuw’ te Rotterdam een ‘party van circa 40 a 50.000 ponden gesorteerde puyke en nieuwe Senegaelse gomme, by cavelingen van 2 vaten, zullende te Amsterdam ten huyse van Barent Groothuys eenige vaten tot monsters te zien zyn. En op 23 juli werd ’t restant van de laetst gearriveerde party grove en kleine curieuse, nu geheel gesorteerde Senegaelse gom by cavels van 2 vaten’ geveild. Makelaars waren Franco Cordelois, Samuel Steenlak en Jan de Vijver.

Op 24 september 1714 werd in herberg ‘Het Schild van Vrankrijk’ te Middelburg een ‘curieuse party Guineese oliphantstanden en was nu eerst uyt zee gekomen, leggende in het pakhuys van Pieter Tulleken op de zuidzijde van de Dam’ geveild.

Op 2 november 1714 werd in herberg ‘De Peere’ te Vlissingen een ‘goede party oliphants-tanden, was en tabak, leggende in ’t pakhuys de Suykerbakkery op de Wynbergse Kaey’ geveild.

Op 6 november 1714 werd in herberg ‘Het Wijnkopershuys’ te Middelburg een ‘party puyke St Domingo indigo, Caraques huyden en oliphantstanden, leggende in de pakhuysen van Pieter de la Rue in de Kuyperspoort en op de zolder van het pakhuis de Gouden Leeuw over de Spykerbrug’ geveild. Makelaars waren Jacob Parisys en Isaak van Dyk.

Op 7 februari 1715 werd in herberg ‘Het Wijnkopershuys’ te Middelburg een ‘party oliphants-tanden, rijs, root verf-hout, en was, midsgaders een party wederom gebrachte Guineese cargasoen goederen, bestaende in Leydse sayen, platilies, nikaneesen, breede en smale topzeyls, salempoeris, bretanien, ollanen, gingans, lystade, corres, toornkleeden, sitsen, syde lint, een party geweer, diverse soorten van corael, messen, sloten, vuurstenen, tinne kommen, kopere ketels, tabak, buskruyd, en een half oxhoofd limoensap, leggende in het pakhuys achter de Paeuw-poort’ geveild. Makelaars waren Isaak van Dyk, Samuel Jenaer en Jan Sarry.

Op 3 april 1715 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘party Guineze oliphants tanden, leggende op de Blomgragt in het pakhuys van de heer Hendrik Timmerman’ geveild. Makelaars waren Jan Wolfers en Jan van Blanken.

Op 15 augustus 1715 werd in herberg ‘Het Schild van Vrankrijk’ te Middelburg een ‘party Caribes, St Eustatius, Barbados, so wit als moscovados suyker, martinix cacao, cattoen, en oliphantstanden’ geveild. Makelaars waren Daniel van Hoorn, Hendrik Bezius en Samuel Jenaar.

Op 28 augustus 1715 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘party van 60 vaten Senegaelse gomme. Leggende op de Nieuwezijds Agterwal, tussen de Lynbaens en Toornsteeg, op een zolder van het pakhuys het Schaep’ geveild. Makelaars waren Hendrik Sorg, Jan de Bruyn en Michiel de Roode.

Op 11 september 1715 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘partye gesorteerde Senegaelse gomme’ geveild. Makelaars waren Hendrik Sorg, Pieter van Winter en Jan Sorg.

Op 24 september 1715 werden in de herberg ‘De Peere’ te Vlissingen ‘omtrent 400 oxhoofden Caribes suyker, 20 dito wit, 50 balen catoen, 1 vaetje indigo, 1 vaetje Aengools koper, 3 a 400 oliphantstanden, 8.000 pond Martenique cacao, leggende in de pakhuysen van de heer Jacob de Witte’ geveild.

Op 4 november 1715 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘partye Senegaelse gomme in vaten’ geveild. Makelaars waren: Hendrik Sorg, Pieter van Winter en Jan Sorg.

Op 21 november 1715 werd in de ‘Burg’ te Amsterdam een ‘party gesorteerde Senegaelse gomme in vaten’ geveild. Makelaars waren Hendrik Sorg, P. van Winter, Isaak Schellingen en J. Sorg.

Op 13 december 1715 werden in herberg ‘De Peere’ te Vlissingen ‘Bruyn en wit Caribes Suyker, Oly-phants-tabnden, catoen, Martinique Cacao en Havana Huyden, leggende in twee verscheyde pakhuysen. In het pakhuis van Jacobus de Witte staande in de Kouwen hoek by de Nieuwe-Kerke. En in het pak-huis van de Weduwe van Capt. J van der Tyd, staande op de Hout Kaaij’ geveild.

Op 28 april 1716 werden in herberg de ‘Beijenkorf’ te Vlissingen ‘200 oxhoofden so witte als bruyne St. Eustatius suyker, 8 a 9.000 pond wit catoen, en 5 a 6.000 pond Martinique cacau, gemelde goederen leggen op de Hoerenkaey in het pakhuys van Adriaen Teerlink’ geveild.

Op 4 mei 1716 werden in herberg de ‘Swarte Leeuw’ te Rotterdam ‘60 vaten curieuse Senegalse gom, en dat by cavelingen van 2 vaten teffens leggen onder het huys van Bastiaen Molewater op de Nieuwe Haven’ geveild. Makelaars waren Franco Cordelois, Samuel Steenlak, en Jan de Vryer.

Op 18 mei 1716 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘party van 60.000 pond gesorteerde en ongesorteerde Senegaelse gomme’ geveild. Makelaars waren Hendrik Sorg, Jan de Bruyn en Michiel de Roode.

Op 11 juni 1716 werd in herberg ‘’t Hof van Bourgondien’ te Middelburg een ‘party Caraque huyden, en wat Guinees Gryn. Nog zal men ten zelven dag verkopen cacao, St. Thomas cattoen, Spaense en Franse kork, swarte harpuys, en 12 quarteelen puyk van Franse syroop’ geveild. Makelaars waren Jacobus Parisys, Isaak van Dyk en Arnold Babet.

Op 25 juni 1716 werden in herberg de ‘Gouden Leeuw’ te Middelburg ‘29.000 pond olifantstanden, 10.000 pond was, 3.700 pond rood verf-hout, 400 pond Guiness grein, nu laetst uyt de West-Indien gekomen’ geveild.

Op 2 juli 1716 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘party van 100 balen Aleppo gallen, en 50 vaten gesorteerde Senegaelse gomme’ geveild. Makelaars waren Hendrik Sorg, Jan de Bruyn, en Michiel de Roode.

Op 8 juli 1716 werden in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam ‘100 vaten gesorteerde Senegaelse gomme, leggende op de Heeregragt in de kelder van e heer Pierre Testas’ geveild. Makelaars waren Laurens de Febure en Jan de Bruyn.

Op 19 augustus 1716 werd te Rotterdam een ‘partye puike nieuwe grove en kleine gesorteerde Senegaelse gom nu eerst uit zee gekomen en dat met kavel van 2 vaten te gelijk, eenige vaten zijn te zien bij monsieur Abraham de Raet’ geveild. Makelaars waren Franco Cordelois, Samuel Steenlak, Jan de Vyver en Jan Messchart.

Op 10 september 1716 werd in herberg ‘’t Hof van Bourgondien’ te Middelburg een ‘goede party muscovades St. Thomas suyker, een partye wit dito, een partye catoen, cacao en een partye campechie hout, wat indigo en oliphantstanden’ geveild. Makelaars waren Daniel van Hoorn, Arnold Barber, Daniel Thuynman en Samuel Jenaer.

Op 15 september 1716 werden in herberg de ‘Beijenkorf’ te Vlissingen ‘170 oxhoofden macovades St. Eustachius, en Caribes suyker, 9 oxhoofden ito witte suyker, cacao, 30 baeltjes wit catoen, 12.000 pond pokhoute, en een weynig oliphantstanden, leggende in de pakhuysen van Adriaen Taerlinck op de Gougkaey’ geveild.

Op 2 oktober 1716 werden in herberg ‘De Peere’ te Vlissingen ‘omtrent 60 a 70 balen catoen, 8 a 10.000 pond oliphantstanden. Verder 15-16.000 pond Franse cacao en 20 a 25.000 pond witte suyker’ geveild. Makelaar was Hermanus Vessuup.

Op 11 maart 1717 werd in de ‘Burg’ te Amsterdam een ‘extra moye partye Guineese oliphants-tanden leggende op de Oudezyds Agterburgwal by de Moolesteeg tegenover het huis van de heer Antony Baert’ geveild. Makelaars was Jan Wolffers.

Op 15 maart 1717 werd in herberg ‘Het Schild van Vrankrijk’ te Middelburg een ‘goede partye moscovades en wit St. Thomas suyker, cattoen en tabak’ geveild. Makelaars waren Daniel van Hoorn, Isaak van Dyk en Samuel Jenaer.

Op 16 april 1717 werden in herberg de 'Beijenkorf' te Vlissingen 'cacao Martinique 12 a 13.000 pond, tabak, 350 Caraquese huyden, 2 baeltjes snuyftabak, 20.000 pond Caribische suykeren, 1.000 pond Cursouse en St. Domingo indigo, 100 pond caret en een goede pary pokhout. Dezelfde dag zelfde plaats verkoop een meer als extra drooge en sware Havana huyden, tabak, en geel verf-hout' geveild. Makelaar was Pieter Schiers.

Op 23 april 1717 werd in herberg de 'Beijenkorf' te Vlissingen een 'schoone party Caribes suyker, Caraques en Martinique cacao, indigo, cattoen, pokhout en tabak' geveild.

Op 5 mei 1717 werden in herberg 'Den Tooren' te Veere '70 boten Barbados suyker, en 64 vaten extra puyk tabak. Makelaars waren M. van Elsdyk, Isaac van Dyk, en Samuel Jenaer.

Op 11 mei 1717 werd in herberg de 'Beijenkorf' te Vlissingen een 'partye van 400 a 500 oxhoofden St. Eustatius en Caribes suyker, en 30 a 40 oxhoofden witte dito, 20 a 2.500 pond Martinique cacao, 6 a 700 witte gember, 50 a 60 vaetjes geconfyte limmesjes en orangie appelen, een goede party pokhout' geveild.

Op 12 juli 1717 werd in herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Middelburg een 'goede party Caraques huyden, tabak, 20.000 campesie-hout, snuiftabak, en een vaatje indigo, leggende in 't Meulenstraetje in 't pakhuys de Kaert' geveild.

Op 16 juli 1717 werd in herberg de 'Beijenkorf' te Vlissingen een 'party van 250 oxhoofden moskovade en bruyne suyker, 14 oxhoofden witte suyker en 17 baelen witte catoenen.

Op 5 augustus 1717 werd in herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Middelburg een 'goede party Martinique cacao, Caraque huyden en tabak' geveild. Makelaars waren Pierre de Fresne en Daniel Tuynman.

Op 7 september 1717 werden in herberg 'De Peere' te Vlissingen 'omtrent 20.000 pond caribes suyker, 9 a 10.000 witte dito, 6.000 pond catoen 10 a 11.000 pond Martinique cacao, 9 a 10.000 pond oliphants-tanden, mitsgaders een weynig indigo' geveild.

Op 16 september 1717 werd in de 'Burg' te Amsterdam een 'partye fyne curieuse Guineese oliphantstanden' geveild. Makelaar was Jan Wolffers.

Op 17 september 1717 werden in herberg 'De Peere' te Vlissingen '600 so heele als halve oxhoofden Bruyne Caribes suyker, 48 oxhoofden witte dito, 56 baeltjes eiland katoen, 38 balen rijs, 47 balen Martinique cacao, 4.500 pond was, 50 vaetjes geconfijte limitjes zeer puyk, 8 vaetjes indigo, 16.000 pond oliphantstanden en tabak' geveild.

Op 24 september 1717 werden in herberg 'De Peere' te Vlissingen 'omtrent Moscovade, 150.000 pond mosovado en St Eustatius suyker, 15.000 pond witte suyker, 2.500 pond indigo 100 balen katoen, 10.000 pond Franse cacao en weynig oliphantstanden leggende in het pakhuis van de heer Jacob de Witte in de Koudenhoek' geveild.

Op 22 januari 1718 werd in herberg 'Den Tooren' te Veere een 'party van 110.000 pond Barbados en andere suykeren en goede partij tabak' geveild.

Op 14 maart 1718 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'party van 100 vaten puyks Senegaelse gomme, leggende op de Heeregragt tenhuize van de heer Pierre Testas' geveild. Makelaars waren Jan en Jacob de Bruyn en Pieter de Winter.

Op 19 maart 1718 werd in herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam een 'schoone en considerable groote party welgesorteerde grove en kleyne Senegaelse gom' geveild. Makelaars waren Franco Cordelois en Jan de Vrijer.

Op 29 april 1718 werd in herberg de 'Bijenkorf' te Vlissingen een 'partij oliphantstanden, 20.000 pond Martinique cacao, 48.000 pond witte St. Thomas suyker, 58.000 pond bruine dito bruyn, confyte limoentjes, chocolade &c' geveild.

Op 16 juni 1718 werd in de Burg te Amsterdam een 'partye puyks puyk Guineese en Angoolse oliphants tanden, leggende op een solder in de Warmoesstraat' geveild. Makelaar was Jan Wolffers.

Op 17 oktober 1718 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'party van circa 100 duyzend pond gesorteerde Senegaelse gomme; ook desselfs poeyer en beloope gom, leggende op de Princegragt by de Reestraat op 't pakhuys de Kool, en een gedeelte in het pakhuys Venetien' geveild. Makelaars waren Hendrik Sorg, Jan en Jacob de Bruyn en Pieter van Winter.

Op 21 oktober 1718 werden in de herberg 'De Peere' te Vlissingen '100 balen Franse cacao, 1.100 pond natte Franse confituuren, 5 vaetjes St. Domingo indigo, 14 a 1.500 pond oliphantstanden, 1.100 pond Angools koper, 40 rollen tabak, en 3 zakjes fyne snuyftabak, leggende in de pakhuyzen van de heer De Witte' geveild.

Op 12 januari 1719 werd in de 'Burg' te Amsterdam een 'party Guineese oliphantstanden, leggende op de Cingel over de Latynse School, op de solder van het pakhuys de Eendragt' geveild. Makelaar was Jan Wolffers.

Op 12 juli 1719 werden in de herberg de 'Swarte Leeuw' te Rotterdam '50 vaetjes en 4 kassen gom sandrac, en 80 kabassen gom Arabes en een curieuse en wel gesorteerde party van 38 vaten grove en 13 vaten kleene, 8 vaten poeier, 3 a 4 vaten beloopen, en een kleyn partytje brokken gom' geveild. Makelaars waren Franco Cordelois, Samuel Steenlak, Jan de Vryer en Gregorius Mees.

Op 18 juli 1719 werden in de herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Vlissingen 'omtrent 50 duyzend pond witte Martinique suyker, omtrent 50 duyzend pond dito bruyne, 16 a 18.000 pond Martinique cacao, 3.500 pond oliphantstanden, 700 pond was, 5.000 pond root Majombes hout, een vaetje indigo, 3 vaetjes confyt, 200 pond Portugeese tabak' geveild.

Op 27 juli 1719 werd in de herberg ''t Hof van Bourgondien' te Middelburg een 'goede party bruyne moskovade witte suykeren, wat indigo, sucolade, en geconfyte lemmetjes' geveild. Makelaars waren Isaac van Dyk, Jan Sary, Daniel Tuynman, en Jacobus de Nyse.

Op 7 september 1719 werd in de herberg ''t Hof van Bourgondien' te Middelburg een 'goede party muscovados en witte Caribesse suykeren, cattoen, indigo, en wat confyt' geveild. Makelaars waren Daniel Yuynman en Ysebrant Knouwen de Jonge.

Op 29 september 1719 werden in de herberg 'Het Schild van Vrankrijk' te Vlissingen 'circa 120.000 pond Martinique, Guadeloupe en St. Eustatius suykeren, 64.000 dito witte, 10.000 pond catoen, 300 pond oliphantstanden, 700 pond geconfijte limmetjes en 300 pond koper' geveild.

Op 14 oktober 1719 werden in de herberg 'Den Tooren' te Veere '272 oxhoofden, en 75 halve oxhoofden bruyn Caribes suyker, 209 oxhoofden en 25 halve oxhoofden wit Caribes suyker, 6 groote en 4 kleyne vaetjes St. Domingo indigo, ontrent 100 balen Martinique cacao, 70.000 pond St Maerten stokvishout, 900 stuks Westindische castor magere bevervellen, en 900 stuks Caraquesse huyden, gesorteert door Barbet, mitsgaders een sterk en welbezeyld fregat-schip, genaemt de Fortuyn, gearriveerd met wylen capiteyn Anthony Varenne met zyn inventaris, als mede een speeljagt' geveild. Makelaars waren Jacobus Parisys, Isaak van Dyk, Aernout Barbet en Samule Jenaaer.

Op 10 mei 1720 werd in de 'Nes in de Brakke Grond' te Amsterdam een 'partye van 42 a 43 vaten grove Senegaelse gomme' geveild. Makelaars: Jan en Jacob de Bruyn.

Op 11 juni 1720 werd in de herberg Het Schild van Vrankrijk te Vlissingen een ‘party witte en bruyne suyker, catoen, indigo, een weynig rollen Brazil tabak, en diverse soorten van Westindise cargasoen goederen’ geveild.
Op 14 juni 1720 werd in de herberg ‘Het Schild van Vrankrijk’ te Vlissingen een ‘party van 100.000 pond bruyne en 50 a 60.000 ponden witte suyker, leggende in de pakhuyzen van de heer De Witte van Bunink in het pakhuys de Zoubay’ geveild.
Op 29 maart 1721 werd in de herberg de ‘Swarte Leeuw’ te Rotterdam een ‘party van 600.000 pond curieus gesorteerde grove en kleyne Senegaelse gom, alle in vaten’ geveild. Deze veiling zou aanvankelijk op 22 februari 1721 plaatsvinden. Makelaars waren Franco Cordelois, Samuel Steenlak, Jan de Vryer en Gregorius Mees.
Op 9 mei 1721 werd in de ‘Nes in de Brakke Grond’ te Amsterdam een ‘party van 2000 stuks Olifants tanden, waer onder die van over de 100 pond swaer zyn’ geveild. Makelaar was Ficko van Meekeren.
Op 16 mei 1721 werd in de herberg het ‘Schuttershof’ te Vlissingen een ‘goede party St. Domingo indigo, by een oxhoofd teffes, ontrent 370 stuks Caraques, St. Domingo huyden, 20 kanaster tabak, 700 pond tanden en ontrent 16 pond caret’ geveild.
Op 23 september 1721 werd in het schuttershof ‘St. Joris’ te Vlissingen een ‘party witte en muscavade suykeren, een party Barbados catoen, oliphantstanden en een party majom hout, liggende in de pakhuizen aan de Oranjestraat’ geveild.
Op 7 oktober 1721 in de herberg ‘De Peere’ te Vlissingen een ‘extra party puyke witte en bruyne Caribes suyker, nu eerst uyt zee gekomen, leggende op ’t pakhuys de Souberg tot Vlissingen’ geveild.
Op 20 november 1721 werd in de herberg ‘’t Hof van Bourgondien’ te Middelburg een ‘party witte Caribesse suyker en suyker de teste, Canaster tabak, Havanna tabak, en wat Caraquese huyden’ geveild.
Op 30 december 1721 werd in de herberg de ‘Bijenkorf’ te Vlissingen een ‘partye indigo, mascavados suyker, caret, en wat Canasser en Brazilse tabak, leggende in de pakhuyzen van capiteyns Splinter van Doorn’ geveild.

Bronnen: *Amsterdamsche Courant en Oprechte Haerlemse Courant*, 1674-1734; NEHA, BC 474

SCHEPEN	PLAATS	DATUM	PLAATS VAN NEMING	DATUM	COMPAGNIESCHIP	OPGEBRACHT	NIEUWE NAAM
Carolus Secundus	Amst	13-06-1700	Angola	11-1700	*Eva Maria*	18-11-1700	*Carolus Secundus*
Anna Jacoba	Vliss	najaar 1700	Ponni		*Tijger*	12-04-1701	*Anna Jacoba*
St. Joseph	Amst	16-01-1701	Suriname	27-04-1702			*St. Joseph*
Andrinna	Vliss	19-10-1703	Cabo Apolonia	12-02-1704	*Carolus Secundus*	13-02-1704	*Casteel d' Elmina*
Jonge Willem	Vliss	06-01-1707	Cabo Apolonia	25-06-1707	*Carolus Secundus*	03-07-1707	*Casteel St. Jago*
Schorenburg	Vliss	08-10-1707	Cabo Selve		*Loosdrecht*		*Cormantijn I*
Maria	Vliss	07-01-1709	Cabo Apolonia		*Afrikaanse Galeij*	30-03-1709	*Accra I*
Vijff Gesusters	Zier	10-09-1709	Cormantijn	11-01-1710	*Eva Maria*		*Mouree*
Americaanse Galeij	Midd		Cabo Apolonia	06-05-1710	*Carolus Secundus*	06-05-1710	*Apam*
Gouden Draak	Midd	26-06-1711		01-1712		16-01-1712	*Gouden Draak*
Kleine Amasone	Vliss	27-07-1711				02-1712	*Amasone*
Anna Maria Galeij	Vliss	08-1713	Ghama	03-11-1713	*Bosbeek*	13-12-1713	*Guijnese Gebroeders*
Agatha	Vliss				*Adrichem*	02-06-1714	*Accra II*
Aletta Galeij	Texel	13-11-1713	Settre Croe	18-05-1714	*Guineese Gebroeders*	13-06-1714	*Poelwijk*
Ruijter	Vliss	10-03-1714	Rio Sester	21-06-1714	*Jacoba Galeij*	14-07-1714	*Engelenburg*
Snelle Hoeker	Midd		Zua Zua kust	07-03-1714	*Jacoba Galeij*	03-1714	*Snelle Hoeker*
Swarte Arent Galeij	Veer	25-09-1713	Rio Gabon	13-10-1714	*Jacoba Galeij*	29-01-1715	*Swarte Arent Galeij*
Jonge Jan en Jacob	Vliss	14-09-1713	Isle le Prince	21-11-1714	*Jacoba Galeij*	28-01-1715	*Geertruijd Galeij*
Johanna Galeij	Zier	27-08-1714	Winnaba	24-12-1714	*Engelenburg*	04-04-1715	*Boutry*
Juffrouw Catharina	Vliss	01-12-1714	Cabo Palmas	13-02-1715	*Faam*	25-02-1715	*Commany*
Oranjeboom	Vliss	04-12-1714	Cabo Apolonia	19-02-1715	*Faam*	25-02-1715	*Chama*
Liefde	Vliss	25-04-1714	Cabo Apolonia	21-02-1715	*Faam*	25-02-1715	*Bercoe*
Rusteloze Galeij	Zier	10-11-1714	Cabo Monte	21-02-1715	*Faam*	25-02-1715	*Rusteloze Galeij*
St. Bernardo	Zier	09-01-1715	Berkoe	03-03-1715	*Engelenburg*	04-04-1715	*Mouree*
Zeeuwse Galeij	Midd	09-01-1715		20-03-1715	*Faam*	12-04-1715	*Cormantijn II*
Deinsvliet	Vliss	21-10-1714	Basta	16-06-1715	*Faam*	05-07-1715	*Zacconde*
Juffrouw Maria	Texel	10-01-1715		07-08-1715	*Faam*	18-09-1715	*Maria*
Herstel van Zeeland	Vliss	29-03-1715		03-09-1715	*Faam*	18-09-1715	*Benin*
Anna Catharina	Midd	26-02-1715		09-10-1715	*Faam*	23-10-1715	*Anna Catharina*
De Jonge Elsenboom	Midd	23-10-1714	Calabar	07-11-1715	*Faam*	18-01-1716	*Gelderland*
Vijff Gebroeders I	Vliss	25-08-1715	Calabar	14-11-1715	*Faam*	18-01-1716	*Zeelandia*
Vlissings Welvaren	Vliss	24-12-1714	Angola	22-11-1715	*Nieuwe Post*	06-03-1716	*Compagnies Welvaren*
St. Joseph Galeij	Vliss	25-02-1715	Rio Gabon	26-01-1716	*Faam*	16-02-1716	*Vriesland*
Koning van Pruijssen	Vliss	23-11-1715	Assine	22-02-1716	*Faam*		*Hollandia*
Herstel van Africa	Midd	17-02-1717	Cabo Apolonia	15-06-1717	*Jacoba Galeij*	17-06-1717	*Groningen*
Eagle	Rott	najaar 1717		01-1718	*Nieuwe Post*	01-1718	*Eagle*
Jonge Francois	Midd		Friedrichsburg	01-02-1718	*Compagnies Welvaren*		*Jonge Francois*
Kleijne Hoop	Zier		Bercoe	19-07-1718	*Faam*	02-08-1718	*Nieuwe Hoop*
Marquis de Prie I	Oost	16-09-1718	Rio Sester	19-12-1719	*Stad Amsterdam*	18-01-1719	*Goed Succes*
Jonge David Galeij	Vliss	20-10-1718	Cabo de Lopes	20-02-1719	*Hollandia*	19-04-1719	*Africa*
Marquis de Prie II	Oost	23-02-1719			*Emmenes*	22 -05-1719	*Goed Fortuijn*
Juffrouw Brigitta	Midd		Cabo de Lopes	13-03-1721	*Nieuwenhoven*	08-05-1721	*Kleijnhoven*
Elisabeth Galeij	Vliss	09-06-1721	Rio Gabon	15-08-1721	*Nieuwe Faam*	07-11-1721	*Guijnese Galeij*
Vijff Gebroeders II	Vliss	21-02-1721	Rio Cammeroen	06-09-1721	*Nieuwe Faam*	07-11-1721	*Gabon*
Morgenster	Vliss	22-11-1723	Rio Sester		*Waartwijk*	02-1724	*Juffr. Johanna Helena*
Post van Livorno			Cabo Apolonia		*Deinsvliet*	06-06-1724	*Juffrouw Rebecca*
Witte Moor	Veer	najaar 1724	Cabo Apolonia	18-11-1725	*Sem Galeij*	22-11-1725	*Juffrouw Eva Susanna*
Drij Marries	Midd	28-09-1725	Bovenkust	21-01-1726	*Sem Galeij*	14-03-1726	*St. Laurens*
Jonge Abraham	Vliss	16-11-1724	Cabo Monte	17-06-1725	*Nieuwenhoven*		*Johanne Catharina*
Jonge Moor	Vliss	07-04-1730	Cabo Lopes	26-03-1731	*Juffrouw Maria Galeij*		*Jonge Moor*
Happy Return				06-1730	*Beschutter*		*Happy Return*
Maria Galeij					*Beschutter*		*Vrouwe Maria*

Bronnen: NA, WIC 97-108 en 1152; NA, NBKG 248-265

REISTIJD	KRUISERS	TYPE	LENGTE	KANON	AANKOOP UITRUSTING	VIVRES	LADING	MAAND GELD	BEREKEND MANDGELD TOTAAL	BEREKEND KOSTGELD (MAAND)	BEREKEND KOSTGELD TOTAAL
28 mnd	*Gouden Arent*	Fr	108				45.520		37.632	769	21.520
16 mnd	*Tijger*	Fr			gehuurd		18.000	1.161	18.576	833	13.322
25 mnd	*Gouden Arent*	Fr	108	28	16.173	10.991	22.460	1.318	32.950	750	18.758
21 mnd	*Carolus Secundus*	Fr	108		13.552	9.668	47.106	1.249	26.223	732	15.372
29 mnd	*Gouden Arent*	Fr	108		13.772	9.080	30.549	1.370	39.730	750	21.759
32 mnd	*Carolus Secundus*	Fr	108						30.016	613	19.618
16 mnd	*Eva Maria*	Fr	92		1.915	4.640	17.850	659	10.544	366	5.856
28 mnd	*Africaanse Galeij*	Fr		26	3.582	8.704	22.306	901	25.228	485	13.579
15 mnd	*Eva Maria*	Fr	92		8.319	7.807	6.870	942	14.130	393	5.902
22 mnd	*Bosbeek*	Fr		14					17.556	522	11.474
24 mnd	*Africaanse Galeij*	Fr			11.951	9.572	28.595	1.295	31.080	540	12.956
17 mnd	*Jacoba Galeij*	Fr	112	24	33.800	10.783	33.556	1.351	22.967	952	16.177
19 mnd	*Faam*	Fr	115		45.656	13.044			32.984	1.135	21.557
18 mnd	*Jacoba Galeij*	Fr	112		18.258	10.037	7.940	1.508	27.144	942	16.964
19 mnd	*Compagnies Welvaren*	Fr			13.419	11.811	30.479	1.236	23.484	796	15.125
20 mnd	*Hollandia*	Fr	97	26	20.100	10.450		1.062	21.240	787	15.738
11 mnd	*Faam*	Fr	115	34	24.818	17.528		2.029	22.319	1.217	13.386
17 mnd	*Nieuwe Faam*	Fr			59.913	25.800		2.427	41.259	1.455	24.732
14 mnd	*Nieuwe Faam*	Fr			45.904	17.769		2.032	28.448	1.354	18.959
8 mnd	*Nieuwe Faam*	Fr			36.767	17.945			15.680	1.281	10.248
26 mnd	*Groot Bentveld*		120	34	54.398	20.575	76.815		29.848	750	19.508
24 mnd	*Beschutter*		125	40	77.745	20.264			49.056	1.336	32.062
17 mnd	*Beschutter*		125		24.844	23.298	15.289		28.322	1.089	18.510
28 mnd	*Beschutter*		125		20.000	20.000	60.000		40.768	952	26.645
494 mnd					**544.886**				**667.184**		**409.727**

Bronnen: ZA, RvC L; NA, WIC 97-102; NA, WIC 1282-1304; NA, CR 576; Den Heijer. *Goud. ivoor en slaven*. bijlagen.

PERIODE	KRUISERS	GEZAGVOERDERS	OFFIEREN-VAKLIEDEN REP	BUITEN	TOTAAL	MATROZEN-JONGENS REP	BUITEN	TOTAAL	SOLDATEN REP	BUITEN	TOTAAL	TOTAAL
02.99-06.01	*Gouden Arent*	Gijzen v.d. Stolck / Moij			**16**			**58**			**10**	**84**
08.00-12.01	*Tijger*	Gerrits			**22**			**50**			**19**	**91**
01.02-02.04	*Gouden Arent*	Van den Brande / Daal	14	5	**19**	35	20	**55**	5	3	**8**	**82**
05.03-02.05	*Carolus Secundus*	Coster			**19**			**48**			**13**	**80**
06.04-07.06	*Gouden Arent*	Pre	13	6	**19**	31	24	**55**	4	4	**8**	**82**
11.05-07.08	*Carolus Secundus*	Coster / Crans	14	6	**20**	33	14	**47**	0	0	**0**	**67**
05.07-09.08	*Eva Maria*	Broersz./ Zeerat	8	6	**14**	14	12	**26**	0	0	**0**	**40**
03.08-07.10	*Africaanse Galeij*	Bording	13	3	**16**	31	1	**32**	4	1	**5**	**53**
05.09-08.10	*Eva Maria*	Zeerat	10	4	**14**	21	8	**29**	0	0	**0**	**43**
01.10-11.11	*Bosbeek*	Louw	12	3	**15**	17	15	**32**	3	7	**10**	**57**
10.10-10.12	*Africaanse Galeij*	Hagerop	13	3	**16**	31	12	**43**	0	0	**0**	**59**
01.14-06.15	*Jacoba Galeij*	Geurtsen / Pontanus	16	4	**20**	39	22	**61**	13	10	**23**	**104**
01.15-09.16	*Faam*	Van der Hoeven	13	9	**22**	26	62	**88**	6	8	**14**	**124**
05.16-11.17	*Jacoba Galeij*	Brand / Valk	20	6	**26**	44	17	**61**	9	7	**16**	**103**
12.16-06.18	*Compagnies Welvaren*	Van der Doos	14	5	**19**	24	19	**43**	10	15	**25**	**87**
01.18-09.19	*Hollandia*	Hagerop	12	8	**20**	28	38	**66**	0	0	**0**	**86**
01.18-12.18	*Faam*	Van der Hoeven	14	11	**25**	32	65	**97**	5	6	**11**	**133**
09.20-03.22	*Nieuwe Faam*	Sanders / Pranger	16	8	**24**	33	77	**110**	4	21	**25**	**159**
07.22-10.23	*Nieuwe Faam*	Van Lennep	15	11	**26**	30	61	**91**	12	19	**31**	**148**
02.24-10.24	*Nieuwe Faam*	Koster										**140**
05.25-07.27	*Groot Bentveld*	Ras / Lindenbergh	9	12	**21**	12	49	**61**	0	0	**0**	**82**
06.27-06.29	*Beschutter*	Nijgh / Baarspul	15	15	**30**	25	70	**95**	1	20	**21**	**146**
01.30-07.31	*Beschutter*	Bordes	6	18	**24**	14	72	**86**	0	9	**9**	**119**
04.32-08.34	*Beschutter*	Lindenbergh	12	13	**25**	18	43	**61**	2	16	**18**	**104**
Totaal					**472**			**1.395**			**266**	**2.273**

Bronnen: NA, WIC 97-109

Inhoudsmaten		**In liters**
1 kan (Amsterdam)	= 1 mengel (= 1/32 anker)	1,2125
1 kan (Walcheren)		1,25
1 stoop (Amsterdam)	= 1/16 anker	2,425
1 stoop (Walcheren)		2,31
1 anker (Amsterdam)	= 1/4 aam	38,80
1 anker (Walcheren)		36,99

Lengtematen		**In meters**
1 voet (Amsterdam)	= 12 duim	0,2830
1 voet (Walcheren)	= 12 duim	0,30
1 roede (Walcheren)	= 12 voet	3,6

Oppervlaktematen		**In hectaren**
1 gemet (Walcheren)	= 300 vierkante roede	0,39

Gewichtseenheden		**In kilogrammen**
1 engels (1/16 ounce)		0,00177
1 ounce (1/8 mark)		0,02835
1 mark		0,22680
1 pond (Amsterdam)		0,49409
1 last	= 4000 pond	1976,36

Geldsoorten			**In guldens**
1 gulden	=20 stuivers	=320 penningen	1:00:00
1 pond Vlaams	=20 schellingen	=240 groten	6:00:00
1 peso	=8 realen	=48 stuivers	2:10:00
1 mark	=8 ounce	=128 engels	320:00:00
1 thaler (Brandenburg)			2:10:00

Bronnen: Postma, *The Dutch*, tabel 11.1; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, bijlage 8; Hollestelle, *Werken met Zeeuwse bronnen*, 27-47

Summary

On the third of June 1621 the States-General granted the charter to the West India Company, with which she acquired the exclusive right to the shipping and trade in the Atlantic area. All private companies for the West African trade were officially dissolved afterwards. In spite of this the WIC was very soon confronted with evasion of the trade monopoly. Dutch merchants in particular were against companies with a strong monopolistic character and during the first half of the seventeenth century they managed to stipulate free trade in certain areas of the WIC charter area. Although their colleagues from Zeeland were initially against partial dissolution of the trade monopoly, after the Treaty of Munster they were to become increasingly involved in illegal trade of goods and slaves. This shift from monopoly to free trade politics in Zeeland halfway through the seventeenth century can be explained by the economic decline in the area. Furthermore the people from Zeeland had always had many trade interests in the Atlantic area and they had a long tradition in dangerous shipping. Evasion of the trade monopoly was one of the facets of this sea trade. After the bankruptcy of the first WIC and the establishment of the second WIC the illegal trade in West Africa would become very much a matter concerning Zeeland. Although there was a permanent illegal trade in goods and slaves, the intensity was subject to strong fluctuation. In times of war many ship owners from Zeeland switched to privateering only to switch back to interloping in peacetime. From 1685 the illegal sea trade to West Africa increased considerably, reaching its peak after the Spanish War of Succession. Many interlopers were fitted out in the Republic in the post war years. Initially the illegal traders focused on the trade in African goods but at the end of the seventeenth century they increasingly focused on the slave trade. About a third of the illegal slave traders were involved in the triangular slave trade. Still the Company was able to strike a couple of severe blows to the interloper trade and in the first five years after the Treaty of Utrecht 28 interlopers were captured by Company ships. A record in the history of the WIC.

The WIC tried to contain the interloping trade by fighting it in every possible way. However at the end of the seventeenth century the illegal trade would expand dramatically and during the first charter period of the second WIC an estimated 320 to 350 Dutch interlopers were fitted out for the trade in illegal goods in West Africa. This number would increase in the eighteenth century to over five hundred of which 442 have been traced. Comparing these numbers with those of the WIC we can merely conclude that in the last quarter of the seventeenth century the size of the interloping business, measured in ships voyages, was the same as that of the WIC. The strong increase that occurred in the eighteenth century meant that the number would by far exceed the number of company ships. The amount of illegal trips was

almost twice as much as those of the Company. Before the States-General granted the revised charter to the WIC in 1730 the illegal business had already peaked. After 1720 there was a decline in interloping because of a successful campaign against it by the WIC and the recruitment of former captains of interloper ships by the Company. Besides this, in 1720 a lot of merchants from Zeeland invested in the newly established Middelburg Commercial Company (MCC) which would become a major player on the African coast. The illegal trade was at its peak from 1685 to 1720. A total of 725 runs of interlopers have been traced back to the two charter periods of the second WIC (1674-1730). We can conclude from those numbers that between 800 to 850 interlopers sailed to West Africa. More than three quarters of those came from Zeeland.

Those behind the illegal trade were both merchants and regents or members of prominent regent families. They were part of the socio-economic elite of Zeeland. There were also merchants and regents from Holland involved in the illegal trade on West Africa and for reasons of safety many of them collaborated with merchants from Zeeland. Others, mainly Sephardic or Ashkenazic Jews, used other channels and their business partners were mainly based on the Iberian peninsula.

The illegal goods and slave trade in West Africa could be extremely profitable for investors but could also result in huge losses. There were several ways of spreading the risk involved in interloping. The usual way in the eighteenth century was profit sharing by a shared shipping company. Several people took care of the fitting out and financing of the ships. One person would act as bookkeeper and would be responsible for the fitting out of the ships and the paper work.

Another form of risk control was spread investments, where merchants not only invested in interloping but also in privateering and regular trade in, for instance the Mediterranean, the Levant or the West Indies. Besides that they also had interests in the production of gunpowder or ropes. Investments in big companies like the WIC and the VOC were also options. Being major participants in these companies they had access to valuable information concerning West African markets and in a way could influence the policy. Despite the many small shared companies this didn't mean that the organisation structure became fractured. There was a large network of merchants and regents both at home and abroad who were involved in the illegal trade in Africa. Because of strong representation in city and regional governing bodies those involved enjoyed plenty of protection. The level of organisation was high and certainly as good as that of the Company.

The crews of the illegal traders, in particular the officers, were mainly from Zeeland and driven by an attractive reward system were willing to take part in the risky shipping business. Knowledge of the West African coast and its markets was of great importance for a successful trip. Preparation was also very important. The organisers of illegal trips were well informed about the demand for goods in Africa and the risks that were involved. That's why many interlopers were insured against the dangers at sea. Insurers demanded high premiums that could rise to above thirty percent during war time. Equipment was also very important and most interlopers

were midsized frigates that were superior to enemy vessels. Most of them were also well armed and weren't afraid of confrontations with Company ships. Between 1698 and 1724 there were 19 sea battles between interlopers and vessels from the WIC near the coast of West Africa, which cost the lives of 150 seamen on Company ships. As well as having fast, well armed ships, the experienced captains were well instructed and had all the necessary passes that ensured a safe passage to Africa or that made it possible to evade the WIC charter. interlopers didn't own trade forts on the West African coasts but with low pricing or gifts they could bribe high ranking WIC officers. In this way they could operate easily within the area. Furthermore they were welcome guests of foreign Trade Companies where they enjoyed open and covert protection. Just like the WIC they had the use of a Caribbean island as a storage depot for slaves.

The governments in Zeeland were well informed about the activities of the interlopers but didn't take action against them. The protection that the illegal traders got from these governments can be seen as a way of keeping the trade afloat. For many regents in Zeeland the ban on free trade to West Africa and the actions against interloping was an attempt to destroy Zeeland economically. They were convinced that Holland was excluding them from the lucrative trade on West Africa like they had done in war time through a ban on trading in brandy which badly affected merchants from Zeeland.

Just like the WIC the Dutch interlopers exported an extensive assortment of merchandise from the Republic to the West African coast. The goods they exported varied according to African demand. Usually those involved in illegal trade were better at anticipating African demands than the WIC. The most important products were textiles, fire arms and gunpowder, metal products and alcohol and to a lesser extent beads, cowries and other products were imported in Africa.

The interlopers merchandise differed from that of the WIC. They carried many more military products and sometimes they stored tens of thousands of pounds of gunpowder in the holds. Cowries were hardly ever on the cargo list of illegal traders. These differences were mainly caused by the demand in certain areas where the interlopers mostly traded.

Another difference was the way in which they did business. Interlopers didn't own trade fortresses on the African coast and had to resort to time consuming coastal trade where they had to visit more places. The barter trade therefore took place on board the ships where gold, ivory and slaves were purchased. In this trade caboceers or brokers played an important part. In contrast with the WIC there was no clear division between the trade in goods or slaves. However ships were fitted for a primary target, for instance the trade in goods whereby the acquired slaves were meant for the distributive trade. The scope of the trade in goods was larger than that of the WIC at certain times. Especially during peacetime loads of gold and ivory were exported from Africa to Europe. The trade in gum was practically all in private hands.

Despite the triangular slave trade being a complex enterprise, the illegal traders

managed to establish an effective logistical structure where they could operate successfully in. About one third of the Dutch interlopers were fitted primarily for the transatlantic slave trade. The illegal slave traders used prefab wooden constructions with which they put the slaves in the ships before they took them over the Atlantic and for the sale in America they had contracts with foreign trading companies. Also, many slaves were taken to the islands of St Eustatius and St Thomas which functioned as slave depots for the surrounding islands.
The illegal slave trade was much bigger than has been realised up to now. Apart from the 5.000 to 10.000 slaves who were meant for the distributive trade, about 40.000 slaves were taken to America where they were traded in for cash or West Indian products.
The WIC fought against the interloping trade as best it could and had cruisers stationed almost permanently in the coastal waters of West Africa during the last (unchanged) charter period (1700-1730). This maritime maintaining of the charter was a costly business. The patrol ships were midsize to large frigates with an armament of 20 to 30 guns. This equipment was mainly provided by the Amsterdam chamber of the WIC who also took care of the appointing and selecting of the crew which numbered about a hundred on cruisers. The specific and often difficult circumstances demanded experienced captains. Therefore the directors preferably selected experienced seamen. They didn't always succeed however and because of a lack of qualified captains they sometimes had to resort to appointing former captains of interlopers. Almost thirty of these did service on Company ships during the first three decades of the eighteenth century. Five of whom were captains on Company cruisers. Around 1720 this remarkable policy even became part of a political direction that the WIC used against the interloping business by taking away their experienced officers. In practice it didn't always work out that way, illegal trade did decline but the Company was also confronted with some undesirable situations.
Not only were Company cruisers used against interlopers from the Republic but also against Portuguese smugglers who, from the end of the seventeenth century, increasingly traded slaves between Brazil and West Africa. The Portuguese were not forbidden to trade on the West African coast as long as they got a trade pass in Elmina. This was provided after they had paid ten percent of their cargo as toll money. However it was forbidden for them to trade European merchandise. Only Brazilian products were allowed. If these rules were broken the purchased slaves or contraband were confiscated. Between 1700 and 1730 a total of 90 Portuguese smuggling ships were apprehended in Elmina and had their cargo confiscated.
Cruisers were also used for secondary purposes which could have been either military or trade. In this way they functioned as merchant ships because they carried Company merchandise and foodstuffs for the Company staff in West Africa and shipped African products back home. The military aspect took on several forms. In wartime the ships functioned as convoys against French privateering vessels and in peacetime they were used in several missions. After the Dutch inter-

lopers were taken to Elmina an inventory was made and the whole was valued. This was done for two purposes. On the one hand so they could get a value provision for the Company and on the other to assess the booty for the crew of the cruisers. It was also a means of control against theft by that same crew. Afterwards there was a trial and despite the harsh sentences that could be expected for violation of the charter regulations, they were never fulfilled. Mostly former seamen of illegal traders went into Company service with the same wages and position as they had before.

In the struggle against the illegal trade the Company was successful in that it covered the costs of purchasing and fitting out the cruisers. It even resulted in a surplus. However one must note that only ten percent of all Dutch interlopers were confiscated by Company ships. Therefore the real damage caused by the illegal traders to the Company would have been substantially larger. Unfortunately there are no figures to estimate the damage but we can assume that it surpassed the successes booked by the Company in the battle against the illegal trade.

Register van persoonsnamen

Abrabanel, Isaak 122, 128, 258
Akkerman, Jan 111
Akim 223
Akoe 223
Althusius, Joan, 275
Amsveld, C.P. 283
Adriaansen, Joris 261
Andriessen, Daniël 142, 156, 196
Andriessen, Jan 269, 287

Baelde, Pieter 122, 129, 131-134, 172, 266
Baelde, Rudolf 134
Balleur, Sara le 134
Bambeek, van 127
Banck, François van der 268
Banck, Pieter van der 268
Barbot, Jean 142, 152, 229
Barrevoets, Cornelis 238
Bartelsen, Joris 43
Beck, Abraham 44, 106, 122-123, 127, 133, 220, 238
Beck, Jacob 123
Beeck, Nicolaas van 254
Beeckhoven, Jan van 268
Bell, William 183
Belle, Jacob van 128
Belle, Joshua van 44, 122, 127-128, 134, 238

Belle, Joshua van jr 128
Belle, Pedro van 39, 127
Belmonte, Manuel de 124-125, 254
Bempden, Aegidius van den 126
Bempden, Aegidius van den sr. 126
Bempden. Jan van den 126
Bendorp, Karel Frederik 56
Bertaeu, Esaias 36n
Beverhoudt, Lucas van 253
Bijl, Anthony van 126
Bijl, Murk van der 114
Binder, Franz 23, 36
Blaeu, Joan 40
Blanck, Cornelis 66
Blonck, Philip Pietersen 43
Blonkebijle, Evert 143
Blonckebijle, Nicolaas 201
Bodecker, Johann Friedrich 132
Boelens, Johannes 122, 128, 258
Bogaert, Matthijs 167-168, 252
Bogermans, Anthony 135
Bokhoorn, Jan 138, 170, 174, 243, 314
Bonket, Philippus 103, 105, 114
Boom, Dingemans Barendsz. 91
Boom, Gillis Barendsz. 91, 115, 173n
Boom, Maarten Barendsz. 91
Boom, Mels Barendsz. 91, 191
Boon, Adriaan 127, 129
Boonen, Arnoldus 97
Bors van Waveren, Cornelis 275
Bos, Gerrit de 145
Bosman, Willem 15, 36, 124, 198, 224, 228-230, 297-298
Both, Johan de 239
Boucherij, Hermanus 105
Boucherij, Pieter 105
Boudaen Courten, Hiëronymus 99, 105, 120, 148
Boudaen Courten, Johan 120
Bourse, Thomas 57, 95
Bout, Jan 158
Bout, Josias de 49n
Brakman, Daniël 191
Brakman, Jacobus 201
Brand, Laurens 64, 281-282
Brande, Johan van de 95
Brande, Maria van de 95
Brasser, Jacobus 65
Bree, Michiel de 180
Briagh 308

Brue, André 236
Bruijst, Jan 314
Buisson, Simon Willem du 105, 259
Bundervoet, Pieter 49n
Burgh, Albert Coenraets, 298
Bustijn, Henry 172
Bustijn, Lambert 92, 266
Buteux, Pieter 92, 106, 269
Buteux, Pieter jr. 107
Butler, Willem 151, 173, 255, 284, 294, 313-314, 319-320, 322-323
Buttel, Christoffel Paulus 282

Caagman, Claas 302, 305
Caen, Andries 184, 224, 311-312
Cambier, Abraham 258
Camerinck, Pieter van 264
Cammers, Pieter 49n
Cappeyne, Pieter 134, 232
Carlof, Hendrik 29-30
Catteau, Noë 302
Centsen Vos, Jacob 156
Chateauregnauld, Graaf de 167
Christiaense, Cornelis 94, 102, 107
Christiaense, François 94-95, 102, 105, 195
Christiaense, Wed. François 119n
Christiaense, Hermanus 63, 73, 94-95, 107, 109, 111-113, 119n, 131, 165, 173, 212
Citters, Willem van 84, 112-113
Clantius, Jacob Adriaensz 20
Clements 308
Clerq, Pieter de 275
Clooster, Barend 158-159n
Cloots, Paulo Jacomo 315
Cock, Jan 48
Coijmans, Balthasar 39, 127
Cordelois, Franco 264
Cornelissen, Jan 66, 67
Cornelisz., Lambert 258n
Cossart, Jean 130, 258, 309
Crane, Mattheus de 92, 101-102, 105
Crans, Pieter 280
Credo, Willem 52, 138, 142, 267-269, 274, 281
Cross, William 48

Dankaarts, Jan 255n
Daale, Jacob van 238
Dantzig, Albert van 43, 242
Dapper, Olfert 22
Davidson, David 124
Davis, Howel 66
Defoe, Daniël 66, 251
Deinout, Pieter 91, 137
Dijk, Philip van 97
Domselaer, T. van 276
Doncker, Jan Simonsz. 134, 144, 201-203
Doncker, Jan Simonsz. zus van 286
Donnan, Elizabeth 75
Doorn, Splinter van 131
Doos, Josua van der 286, 296
Dringe, Marinus 302
Dronkert, Jan Abraham 255n
Dubois, Nicolaes 47-48
Dunbar, Charles 256
Dusseldorp, Anna van 134
Dusseldorp, Hendrik van 92, 133-134, 232, 266, 269

Eijtsen, Philip 290
Elst, Abraham van den 134
Emmer, Piet 242
Engeland, Edward 66
Engelgraaff, Abraham Robbertsz. 64-65
Ens, Hendrik van 141, 283n
Ens, Jacob Jansse 32
Enthoven, Victor 23
Entrop, Jan 232
Ericksz., Barent 20

Fagel, François 175-176
Feinberg, H.M. 234
Feray, Jacob 130n
Ferro, Isaak Semach 126, 231, 269
Fiers, David 232
Focquenbroch, Willem Godschalck 25, 26
Focquerel, Thomas 253
Francke, Adam 62
Francke, Johan 93, 105
Frederik Willem I 43, 47, 186

Frederik Wilhelm I 128
Fret, Jacob 196

Gabion, Daniël 233
Gastelaar, Joris Bartelsen 93, 103, 105, 220n, 263n
Gatou, Daniel 49n
Geer, Lodewijk de 29-30, 215
Geleijnse, Pieter 283n
Genedo, Pieter 59, 137
Gentet, Willem 172
Genugten, Nicolaas van den 166-167, 283
Gerrits, Jan 281
Gerrits, Cornelis 57, 168
Gester, Jan de 173
Geurtsen, Jacob 59
Gibson, Willem 67n, 142
Gijsen van der Stolk, Cornelis 304
Gommerts, Jochem 57, 138, 168
Goslinga, Cornelis Christiaan 16, 203
Graaf, Pieter de 144
Grashuysen, Gerrit 173n
Grassilie, Jan 142-143, 172, 246
Grenot, Jacques 63, 103, 108
Grimalla, Pieter Lucas 263
Gröben, Otto Friedrich von 310n
Groene, Adolf de 101, 232
Groeneveld, Frederikus Philippus 72
Groenstraten, Pieter 48, 63n, 93, 142, 284
Guépin, Jacob 83, 93, 307-309, 311-312

Haan, Gerrit de 323
Hagerop, Rijk 166, 280
Hamilton, W. 256
Halma, François 55
Halma, Hendrik 55
Haringh, Hieronymus 57, 60-62, 241, 305-306
Häpke, Rudolf 46
d'Hautville, Sarrebourse 143n
Haze, Huijbrecht de 49
Heijer, Hendrik Jacob den 16, 51, 69, 78, 93, 209, 226, 243, 289-290, 325
Heijlinger, Johannes 202
Heemskerck, Coenraad van 172
Heylersich, Wilhelmina 128
Heyman, Michiel 198
Hijgeret, Adriaan 108, 161, 173n, 307-308
Hill, Peter 172
Hincke, Pieter Gijsbertsz. 280, 304
Hoeven, Emanuel van der 90
Hoeven, Jan van der 61-62, 65, 147, 165, 200-201, 278, 282, 285, 287, 288, 293-296, 305-306
Hoeven, Philip van der 127, 129
Homann, erfgenamen 219
Hooft, Gerrit van 126
Hooghe, Romeijn de 90
Hoorn, Cornelis van 92, 269
Hoorn, Jacob van 92, 128
Hoorn, Jacoba Wilhelmina van 128
Hoorn, Johan van 128
Hoorn, Nicolaas van 39, 49, 99, 112, 133, 161
Hoorn, Nicolaas Jan van 101
Hoorn, Sara Jacoba van 128
Houbraken, Jacobus 112, 176
Houtman, Abraham 102
Hurgronje, Isaak 49
Huijge, Abraham 105
Huijssen, Abraham 307
Huyen, Joost van 111, 263
Huyge, Jacob 315

Ibrahim, Hamet Mansor 239n
Imanse, Jacob 143

Jager, Boudewijn de 264-265
Jasperse, Joris 34
Johnson, Charles 66
Johnson, M. 234

Kabes, Jan 223
Kennis, Arij 59
Ketelaar, Andries 141, 253
Kettler, Jacob 28-29
Keuvel, Cornelis 108, 113
Kieviet, Hendrik 173
Kinderen, Pieter der 263n
Klooster, Wim 242

Knijpp, Ryndolf 184
Konny, Jan 48, 223, 294
Konink, Pieter de 266
Kooijmans, Isaac 30-31
Kopijn en Terwe, Pieter 105, 269
Kors, Mathilde 16, 73, 93
Koster, Jan 281
Koster, Sijmon 200
Kramer, Joost 31

Laa, David de 47-48, 143, 166-167, 283
Labistrate, Adriaan de 39n
Lambert, John 314
Lambrechtsen, Nicolaas 105, 129-130, 133
Lambregtsen, Jacob 49n
Lamij, Hendrik 47
Lamont, Isaac 69, 201-202, 250-251, 253, 268
Lampsins, Adriaan 26
Lampsins, Appolonius 61, 97, 99, 103, 105, 117
Lampsins, Cornelis 26, 29, 38, 99, 117, 120
Laurand, Pieter 135
Laurentius, Theo 104
Leendersen, Claas 142
Leeuwen, Gerrit van 125, 301
Lennep, Lucas van 293
Lindenbergh, Jurriaan 280
Lindesaij, Johannes 202-203, 251
Lodder, Leendert 135, 173, 223
Lorentz, John 248
Losel, Abraham 113
Loten, Jacob 131, 134, 266
Louw, Cornelis 57
Louw, Claas Cornelis 285

Maan, Cornelis van de 54
Macaré, Jacobus 92
Macaré, Pieter 39, 92, 97, 105, 133, 266
Macaré, Pieter de jonge 34
Machado, Anthonio Alvares 125-126, 185
Macquet, Jan 105
Maget, Diego 100
Mandele, Caroline van der 104
Mangelaar, Eduard de 93
Markense, Daniël 137
Marquis de Bouvette 308, 311
Martssen, Jacob 26
Mauregnault, Johan de 98, 102, 108, 181
McNeny, Patrick 315
Meel, Jan van 127, 129
Meer, Anthony van 263
Mees, Gregorius, 264
Meester, Hendrik de 264
Meijer, Johannes 68, 166, 202, 253
Meinertzhagen, D. 186
Menkman, W.R. 43, 248
Menschaert, Levinius 103
Mepsche, Gerard de 202
Merttensz., Jacob 37
Metsers 259
Meulen, Sieuwert van der 156
Minet, Danël 36n
Momber, Henry de 29
Monge, Theunis 258n
Moor, Jan de 26, 49, 141, 261, 306
Moor, Joseph de 108
Motte, Daniël de la 129
Moucheron, Balthasar de 20
Moulin, Jacob du 29
Mugge, Bastiaan 67n, 261
Mulder, Jan 24
Muller, Erasmus 220
Munter 127
Muntz, Johann 47

Naarssen, van 294
Nagtglas, Frederik 99
Neell, John 172
Nieuwland 172
Nijsse, David de 249
Nooms, Reinier 148
Norré, Robert 286
Nuijts, Pieter 42, 123, 199, 225, 274, 280, 287

Ockerman, Geleijn 266
Ockerse, Johan 97-98, 102
Onsleij, Christopher 319

Palma, Willem de la 15, 42, 54, 89, 90, 199-200, 221, 255, 293, 295, 304
Pantegem, Bastiaan van 49n
Pantoune, Robert 106, 183
Parmentier, Jan 72, 208, 211
Parre, Arie van der 286
Pedy, Jan 43-44, 128
Pedy, Willem 44, 128
Pere, Abraham van 26
Pere, Cornelis van 100, 108
Pereira, Jacob 126
Pesters, Ernst 316
Pets, Cornelis 34
Phenix, Steven 49n
Phipps, James 319-320, 322
Pietersen, Lieve 191
Pietersen, Matthijs 162
Plancke, Thomas 48, 54, 63n, 142
Plas, Johannes 138
Poele, Johan van de 319-320
Poilly, Nicolas de 148
Poll, Abraham 241
Poll, Nicolaas 199
Pontanus, Isaäc 62
Pooks, Boudewijn 264-265
Pooks, Hendrik 108, 264-265
Postma, Johannes Menne 16, 37, 51, 69, 196, 205, 226, 233, 242, 244, 245, 248
Praet, Tomas 183
Pranger, Gerbrand 313, 323
Pranger, Jan 75
Prevost, Antoine François 21, 147, 222, 234-235, 237, 247, 321
Pros, Don Piedro de 173n
Putte, Cornelis van de 105
Putte, Hermanus van de 63, 73, 94-95, 97, 103, 109, 111-114, 120, 131, 165, 168, 195, 266, 315
Quylsyn, Nicolaus 172

Raas, Claas 27
Radermacher, Daniël 200n
Radermacher, Johan 199-200n, 267, 273
Radermacher, Johan Cornelis 130
Radermacher, Samuel 73, 109, 210, 312
Raedt, Jan de 28
Raule, Benjamin 43, 44, 46-47, 149
Reenen, Jan van 275
Reers, Jan 238
Reijerse, Lambert 172
Reinders Folmer-van Prooijen, Corrie 72, 140
Renne, Daniel van 144
Ribaut, Casparus 73n, 111-112, 131, 184, 317
Richards, W.A. 214
Roberts, Bartholomew 66-67, 251n, 293
Roeland, Alexander 113, 144n, 221n, 233, 244
Roggeveen, Jacob 281
Roijaart, Gillis 43
Romburg, Casparus 105, 129
Roo, Hendrik de 173n
Roubergen, J. van 28
Royaert, Christiaen 49n
Rue, Hendrik de la 102
Rue, Pieter de la 72-73, 94-96, 102-103, 105, 108-112, 114, 118-120, 131, 133, 149, 165, 173, 195, 266, 268
Rue, Pieter de la jr. 95, 107
Ruijter, Bartolemeus de 49n
Ruyter, Adriaan de 129-130
Ruyter, Baerthout de 130
Ruyter, Pieter de 129

Saigne, Hendrik 105-106
Saigne, Pieter 106
Sandra, Anna 92
Sandra, Jacoba 92
Sandra, Jan Walrand 88, 92, 95, 105-106, 133, 265-266, 269-270
Sandra, Marguerite 92
Sandra, Pieter 113
Sanders, Daniël 165, 173, 186, 188, 244n, 285, 306, 319-320, 322-323
Sanen, Jan van 58
Santen, Bernhard van 186
Sautijn, Jacob 103, 105, 126

Schelstraate, Abraham 255n
Scheurwater, Daniël 78
Schie, Willem van 122, 128, 258
Schonamille, Jan de 313, 315
Schorer, Lucas 69
Schoonenbergh, François van 124
Schoonheijt, Adriaen 123, 302
Schot, Adriaan 238
Schovel, Louis 130n
Schreuder, Hendrik 137n
Senserff, Jacob 130, 211, 319-320, 322
Seuijse, Jan 165
Sevenhuijsen, Johan van 47, 53, 183, 197, 199-200n, 225, 274, 295, 304, 325
Sickens, Jan Willem 320
Six, Pieter 113
Sluijters, Abraham 268
Sluijters, Jacobus 73, 108, 111-112, 173
Smitte, Salomon ter 58, 197
Snoek, Johan 199
Sonnius, Jorrius 184
Sonsbeeck, Leendert van 39n, 49, 93, 95-96, 100, 103, 105, 196, 287
Sonsbeeck, Willem van 158
Souza, Luis de 124-125, 254
Souza, Simon de 124-125, 254
Spanjaert, Jan 34
Speldernieuw, Cornelis 73n, 111
Steengracht, Johan 109
Steenhart, Aernout 130
Steenlak, Samuel 263
Stevensen, Jacob 144, 202-203, 286
Stevensen, Mels 103
Stolk, Ary van der 162
Stolk, Jacob van der 162
Strapart, Jan 145
Stringe, Jacoba van der 128
Strijt, Outgart 261
Swart, Pieter Pietersz. 143
Swaen, Jan de 30

Tange, Antheunis 35
Teerlinck, Adriaan 105, 107, 131, 313, 315
Teerlinck, Vincent 108
Tets, Gerrit 30-31
Thebeu, Pieter 170
Thesingh, Egbert 275
Thijl, Jacob 309
Thijssen, Gillis 49n, 105-106, 270
Thijssen, Jan 63n
Thijssen, Pieter 158
Thoors, Thomas 34
Thuijn, Ary 200
Tijt, Isaak van de 195, 262
Tobiassen, Anthony 102, 105
Tobiassen, Jacobus 181
Trip, Adriaan 29
Trouillart, Simon Pieter 71, 134, 193
Tulleken, Ambrosius 98
Tulleken, Daniël 96, 98n, 121
Tulleken, Isaäk 61, 98, 105, 123
Tulleken, Pieter 98, 259
Turinetti, Hercule-Louis 315

Unger, Willem Sybrand 37, 242
Uijlenbrouck, Hendrik 216, 266
Uijlenbrouck, Jan 216, 266
Uitgraft, Pieter 191
Usselincx, Willem 21, 29

Valckenier, Pieter 102, 290
Varene, Anthony 138, 255n
Venne, Jan van der 59, 107, 141
Verborre, Jan 105, 125
Vergouwen, Joost 313
Verhees-van Meer, Johanna, Theresia Hubertina 93, 104, 194, 196, 205, 265
Verpoorten, Michiel 62-63
Verrunne, Michiel 39n
Versluys, Cornelis 72, 73
Vessuijp, Hermanus 105

Vink, Paulus 113, 137, 180
Vleeshouwer, Michiel 93
Volle, Jacob 286
Vos, François 123
Vries, Jacob de 286
Vries, Johannes de 118

Vrijer, Jan de 26

Waterman, Steven de 144
Wendt, Claas 172
Wesel, Hendrik van 44, 106, 122-123, 128, 133, 151, 238
Wesselius, Margaretha 134
Wijmers, Jannes 266
Willekens, Tieleman 30
Willem III 102, 126, 177
Willemse, Simon 34
Willemsen, Johannes 316
Wilre, Dirck Dircksz. 24
Wilsen, François 268
Winter, Jacobus de 314
Witte, Abraham de 93
Witte, Jacobus de 93, 103, 105, 115, 161, 261-262
Witte, Witte de 103
Woelaerts, Pieter François 314
Wolf, de 259
Wouters, Jan 29

Ximenes, David 124-125, 185

Zachariasen, Cornelis 49n
Zeerat, Thomas 308-311
Zwaan 259

Register van scheepsnamen

Africa 42, 47n, 147
African Merchant 183
Agatha 59, 124, 151, 240-241n, 302
Agtienhoven 83
Aletta Galeij 59, 88, 123, 188, 240-241n
America 194
Americaanse Galeij 107, 244
Andrinna 168, 199
Anna 39n
Anna Catharina 96, 98, 102, 108, 135, 174n, 181, 226, 263
Anna Jacoba 287
Anna Maria Galeij 59, 107, 131n, 141, 158
Arcke Noach 122, 128, 168, 194, 238-239, 258
Arent 281, 284
Beschermer 53, 295, 305
Beschutter 273
Beyenskercke 220n
Blakboij 24n
Bonaventura 130, 259
Bosbeek 275
Bourbon 57
Braambosch 158n, 161, 166
Bunnick 93

Carolus Secundus 42, 125, 152-153, 172, 185, 197, 200, 274, 290, 296, 325
Casteel d'Elmina 42
Catharina Jacoba 200n
Chama 291
Charles 24n
Christina 29-30
Commany 316-317
Compganies Welvaren 277, 286, 311
Constantia 63n
Courier van Venetien 24n

Deinsvliet 138, 171, 180, 223, 278, 296, 307n
Diligence 316
Dispatch Gally 319
Dolphijn 39n, 139, 142, 167-169, 241n
Drij Marries 108, 112, 135, 153, 185, 212, 214
Duijnenburg 141, 168

Eagle 319
Eendracht 28, 48, 63n, 64, 83, 108, 165, 194, 244n
El Porto Prince 67n
Elisabet 287n
Elisabeth Galeij 88
Ethiopia 24n
Eva Maria 273-274, 288, 293, 325

Faam 0-61, 63n-65, 67, 147, 150, 165-166, 168, 186, 226, 275-276, 278, 282, 285-286, 288, 293n, 294-295, 305, 324
Flandria 316
Fortuijn 24n, 44, 88, 92, 106, 137, 201, 210, 265-267, 269, 287
Fortuijn van Portugal 186
Fortuyn 145

Galeij 194
La Generuese 293
Gerechtigheid 158
Goed Succes 313
Gouden Appel 173
Gouden Arent 149, 167, 197, 274, 292-293, 295, 304, 324
Gouden Draak 200n, 295
Gouden Paart 28n
Gouden Tijger 292
Graauw-Gat 310n
Greyhound 130, 318, 322
Groningen 294

Groot Bentveld 286, 291-292
Groot Courtienne 281
Groote Apollo 53, 183, 305
Grote Amasone 167-169
Grote Peerl 265
Guineesche Postillon 147
Guineese Koorngaleij 147
Guijnese Gebroeders 59
Guntersteijn 58

Handelaar 147
Hannibal 50n, 130, 318-320, 322
Happy Return 286
Hercules 153
Herstel van Africa 147, 173, 302, 307n
Herstel van Zeeland 91, 102, 137, 145, 168, 198, 220, 229, 263
Herstelde Leeuw 59, 173
L'Heureux Retour 130, 308-309
Hollandia 65, 165-166, 277, 285, 293-295
Hope 36
Hoop 168, 200
Den Hulsboom 200, 308

Jacoba Galeij 58, 59, 61-64, 66-67, 165, 167, 273, 277, 281, 284, 302
Jager 58, 65, 101, 109, 145, 165-167, 202, 219, 253, 295n, 308
Johanna 35
Johanna Cornelia 253
Johanna Galeij 135, 149, 182, 187, 191
Jonge Adriaan 315
Jonge Bogaert 39n
Jonge David Galeij 135, 151, 170, 285
Jonge Elseboom 226, 244, 307
Jonge Jacob 119n
Jonge Jan 238-239
Jonge Jan en Jacob 61-62, 107, 188, 244
Jonge Martinus 158n
Jonge Matthijs 134n
Jonge Moor 93
Jonge Samaritaan 30
Jonge Willem 31, 168, 194, 196, 200, 287
Josua Galeij 286

Juffrouw Brigitta 99, 284
Juffrouw Catharina 141, 173
Juffrouw Cornelia 31
Juffrouw Elisabeth 158n
Juffrouw Maria 123, 150, 162, 179, 189-190, 221, 278
Justitia 287

Kleijne Hoop 173
Kleine Amasone 47n, 99, 107, 139, 149, 158, 162, 168, 194, 196, 295
Kleine Peerl 265
Koning van Pruijssen 63n, 129, 139, 151, 165, 173 186, 197, 239-240, 285, 306
Kroonprins van Brandenburg 44-45
Kroonprins van Pruijssen 66, 129, 239-240

Het Lam 238-239
Leusden 71
Levant 281
Liefde 61, 88, 192, 244, 307n

Maeght van Enkhuysen 20
Margariet 167
Margrieta Galeij 162
Maria 151, 157
Marij Galeij 125
Marquis de Prie I 197, 208, 211, 215, 313-316
Marquis de Prie II 196, 314
Marquis del Campo 314
Mediterrian 67
Meerminne 28
Merchant Delight 24n
Moriaan 43, 45
Mouree 200, 302

Negotie Galeij 58, 147, 212, 214, 219, 233
Neptunus 57, 153
Nieuwe Faam 68, 273, 281, 285, 294-294, 319-320, 322, 324, 325n
Nieuwe Post 62, 308-311, 319
Nieuwe Prins Eugenius 67n, 261

Noortse Leeuw 24
Norrköping 30
Nossa Senhra do Pilar 287
Nostra Seniora d'Apresentosas e Santa Anthonio 291
Nostra Seniora del Agontias e Santa Joseph 305

Olijftack 39n
Onbekende 99, 133, 141, 144, 148, 173, 255n
Oranjeboom 61, 102, 175, 244
Overwinning van Rijssel 212

Peerl 52, 88, 92, 106, 137, 153, 157, 205, 210, 214, 216, 228, 231, 233, 263, 265-270n, 273-274, 281
Pergom 24n
Le Petit Sérieux 143n
Pieta 24n, 29
Pieter en Jan 172n
Plattenburg 253n
Poelwijk 241
Popkensburg 58
Postilion Galeij 106
Postillon van Venetien 30
Princes 172n
Prins Eugenius 229, 255n
Prins van Deenmarcken 30
Pruijsende Paauw 158

Rode Leeuw 35, 268
Rosenburg 101, 139, 220
Rover 66
Ruijter 59, 99, 172-174n, 241
Rusteloze Galeij 135, 173
Rusthof 166

Le Saint-Luc 143n
Salamander 229
Santo Carolus 185
Sara Gally 323
Schorenburg 180, 194-196
Sem Galeij 287n
Le Sérieux 143
Seven Provintien 150
Snelle Hoeker 59, 240
Sonnebeeck 93
Sonnesteijn 322
Sonsbeeck 93
Spaanse Coopman 149
Sphaera Mundi 295
Stadt Berlijn 44
Stadt Cremp 24
St. Anna 172n
St. Anthony Galeij 186
St. Antonio Galley 186
St. Bernardo 91, 162, 191
St. Clara 122
St. Jacob 129, 287
St. Jan d'Afrique 130n
St. Joseph 125
St. Joseph Galeij 172
St. Nicolaas 287
St. Pieter 53, 125-126, 301
Swarte Arent Galeij 106, 131n, 145, 150, 158

Tijger 273, 281
Tombago 275
Twee Gebroeders Galeij 48, 63n-64, 165, 244n

Uithoorn 158n

Vergulde Fortuyn 124-125, 172n, 186
Vergulde Vrijheid 65, 109, 165-166, 202, 253, 295n
Victoria 149, 255n
Vier Gebroeders 53, 253, 268
La Vigilante 142
Vijf Gebroeders 119n, 122
Vijff Gebroeders 66, 141, 153, 165, 181, 226, 306
Vijff Gesusters 302
Vliegent Hert 252
Vlissings Welvaren 84, 130-131, 240, 307-312
Vrede 36n
Vrientschap 34

Waartwijk 290

Waeckende Craene 27
Wakende Crane 92, 240, 304
Wakende Kraan 287
Wapen van Brandenburg 43
Wapen van Gluckstadt 30
Wapen van Hamburg 34
Waterhondt 44
Westermeer 158n, 161, 166
Winchester Galeij 113, 137, 144, 158n, 161, 228, 233, 261, 263
Witte Moor 93, 135, 184-185, 191, 300
Witte Phenix 296
Witte Valk 34

Zeelandia 57, 153
Zeerust 158n
Zeeuwse Galeij 136, 180, 182, 185, 207, 219, 278, 287

Curriculum vitae

Ruud Paesie werd op 3 augustus 1956 geboren te Haarlem. Na zijn middelbare school in Nijmegen volgde hij een verpleegkundige opleiding in het U.M.C. St Radboud. Tussen 1981 en 1985 studeerde hij Politicologie en Geneeskunde aan de Radboud Universiteit Nijmegen, waar hij het kandidaatsexamen Politicologie in 1983 behaalde. Tussen 1991 en 1994 was hij medewerker van het AAO (Afdeling Archeologie Onderwater), de voorloper van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en Onderwater Archeologie en was hij betrokken bij het onderzoek naar een laat Romeinse brug in de Maas bij Cuijk. Daarna verbleef hij langdurig in het buitenland, waaronder de Maldiven, waar hij in 1997 het in 1726 gestrande Zeeuwse VOC-schip *Ravesteyn* lokaliseerde. Hierover publiceerde hij in 1999. In 2002 verscheen een tweede publicatie over het Zeeuwse VOC-fluitschip *Stavenisse*, dat in 1686 voor de kust van Zuid-Afrika verging. Vanaf 2001 werkt hij bij jeugdinstellingen voor gedragsproblematiek. De afgelopen jaren publiceerde hij over verschillende maritiem-historische onderwerpen.