



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).

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 lorrendraaij 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 Commerce 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 octrooiperiodes 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 smokkel-schepen 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 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.

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 welbezielde 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 ladinglijsten 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 uitgerede, 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 vreedstijd 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 toe 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 vreedstijd 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 waardebeoordeling 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 vooruitzicht 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.