



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Walcherse ketens : de trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780

Kok, G.J. de

Citation

Kok, G. J. de. (2019, June 5). *Walcherse ketens : de trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/73831>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/73831>

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

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/73831> holds various files of this Leiden University dissertation.

Author: Kok, G.J. de

Title: Walcherse ketens : de trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780

Issue Date: 2019-06-05

Walcherse Ketens

ISBN: 978-94-92679-93-2

Printed by: Print Service Ede

Afbeeldingen omslag: NL-MdbZA, Zelandia Illustrata (Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen), deel II, 784, 'Gezigt van de Zaagmolens, aan de Kom te zien', tekening door Jan Arends, 1778; *ibid*, MCC 1636, scheepsboek *Nieuwe Hoop* (scan 60).

Walcherse Ketens

De trans-Atlantische slavenhandel en de
economie van Walcheren, 1755-1780

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van de graad van Doctor
aan de Universiteit Leiden,
op gezag van Rector Magnificus prof. mr. C.J.J.M. Stolker,
volgens besluit van het College voor Promoties
te verdedigen op woensdag 5 juni 2019
klokke 13.45 uur

door
Gerrit Jan de Kok
geboren te Hendrik-Ido-Ambacht
in 1983

Promotor: Prof. dr. H.J. den Heijer

Promotiecommissie: Prof. dr. G.J. Oostindie
Prof. dr. C.A.P. Antunes
Prof. dr. D. A. Pargas
Prof. dr. C.A. Davids, Vrije Universiteit Amsterdam
Prof. dr. U. Bosma, Vrije Universiteit Amsterdam

Woord vooraf

“The past is a foreign country,” zo luidt een bekende openingszin van de Engelse schrijver L.P. Hartley. Een onderzoek naar het verleden voelt soms als een expeditie naar een vreemd land. Bij zo’n expeditie zijn goede gidsen onontbeerlijk. Tijdens het schrijven van dit proefschrift heb ik het geluk gehad begeleid te worden door uitstekende historische gidsen. Volgens Leidse traditie is het niet gebruikelijk de belangrijkste begeleider van het promotietraject uitgebreid te bedanken, hoewel ik hem dit verkapte woord van dank niet wil onthouden. Er zijn echter meer mensen aan wie ik dank verschuldigd ben.

Mijn onderzoeksproject was ingebed in een breder onderzoek naar de economische effecten van de Nederlandse deelname aan het vroegmoderne slavernijsysteem. Ik wil mijn mede-onderzoekers Tamira Combrink, Pepijn Brandon en Karin Lurvink bedanken voor hun nuttige commentaar op mijn werk en voor de goede gesprekken die we in de loop van het onderzoeksproject met elkaar hadden. Het is onmogelijk om alle mensen te noemen die mijn onderzoek vooruit hebben geholpen, maar een bijzonder woord van dank voor diegenen die tijdens diverse bijeenkomsten van met name het N.W. Posthumus Instituut en de Universiteit Leiden mijn werk hebben becommentarieerd: Christiaan van Bochove, Peer Vries, Paul Brusse, Ans Vervaeke, Miet Adriaens, Julie Svastalog, Karwan Fatah-Black en Angus Dalrymple-Smith.

Voor dit onderzoeksproject was ik vaak op het mooie Walcheren te vinden. Hartelijk dank aan alle medewerkers van het Zeeuws Archief – die voor mijn onderzoek soms met zware grootboeken moesten sjouwen. Dank ook aan Ad Tramper van het Gemeentearchief Vlissingen. Ik denk verder met plezier terug aan de nuttige en aangename gesprekken die ik op Walcheren had met Ruud Paesie.

Van mijn collega’s aan de Universiteit Leiden bedank ik in het bijzonder Frank, Johan, Jonathan, Jerem, Jaap, Marlisa en Wouter voor de vele gezellige koffiemomenten. Leonor: bedankt voor je vriendschap tijdens de hoogte- en dieptepunten van mijn PhD-onderzoek.

Tot slot een woord van dank aan mijn ouders. Dankzij jullie ben ik ooit gaan studeren. Eenmaal begonnen ben ik daar eigenlijk nooit meer mee opgehouden. Bedankt dat jullie me daarin altijd hebben ondersteund!

Inhoudsopgave

Woord vooraf	i
Lijst van tabellen en figuren	vii
INLEIDING	1
De trans-Atlantische slavenhandel en de lokale economie	3
Methodologie, bronnen en opzet	9
Verantwoording	12
1. DE WALCHERSE SLAVENHANDEL	15
1.1 Walcheren en de Nederlandse slavenhandel	16
De opkomst van de Nederlandse slavenhandel	16
Europese marktleiders	19
Slavenhandel van de tweede WIC	20
De eerste fase van de vrijhandelsperiode	22
Walcherse slavenhandel na 1755	26
1.2 Regionale concentratie	29
Een specialistische handelstak	31
Zeeland en het Amsterdamse overwicht	33
Walcherse wortels op de Wilde Kust	35
Cluster van risicovolle scheepvaart	37
1.3 Conclusie	39
2. ORGANISATIE EN FINANCIERING	41
2.1 Organisatievormen en slavenhandelaren	42
De MCC	43
Partenrederijen in de slavenhandel	45
Slavenhandel en gerelateerde activiteiten	46
Maatschappelijke en economische positie van slavenhandelaren	50
2.2 Investeerders	53
Investeerders in de MCC	54
Investeerders in partenrederijen	57
Motieven om te investeren	59

2.3 Kapitaalbehoefte	61
Investerings in MCC-uitredingen	62
Slavenhandel ten opzichte van andere handelstakken	66
Investerings in partenrederijen ten slavenhandel	67
Kapitaalbehoefte van de Walcherse slavenhandel	70
2.4 Conclusie	71
3. WINST EN WANBETALING	73
3.1 Markstructuur van de Walcherse slavenhandel	74
Markstructuur en winstgevendheid	75
Lokale concurrentie in de Walcherse slavenhandel	76
Gemak van toetreding	79
3.2 Winstgevendheid van de MCC-slavenhandel	80
Rendement van slavenreizen	80
Volatiliteit van de resultaten	84
Slavenhandel en de geconsolideerde winst van de MCC	86
MCC-winstgevendheid en investeerders	88
3.3 Winsten, kasstromen en krediet	91
Kredietverlening door Walcherse slavenhandelaren	92
Waardeoverdracht vanuit de koloniën	95
Tekortkomingen in het financiële stelsel	97
Achterblijvende financiële innovatie	99
Wanbetaling en liquiditeitsproblemen	100
3.4 Conclusie	103
4. HET MARITIEME BEDRIJF	105
4.1 Slavenhandel en scheepsbouw	106
Bouw van slavenschepen op Walcheren	106
De MCC-werf	108
Toeleveranciers van scheepswerven	112
Bouwtechnische aspecten van slavenschepen	115
5.2 Scheepsbenodigdheden en victualie	117
Benodigdheden voor een slavenschip	117
Victualie voor de bemanning	120
Victualie voor de slaven	123
4.3 Financiële dienstverlening aan slavenschepen	126
Wisselbank van Middelburg	126
Slavenhandel en Walcherse zeeverzekeringen	128
Premies voor zeeverzekeringen	130
Cargazoeverzekeringen: voorwaarden en ontwikkelingen	133
Averij grosse	135

4.4 Slavenschepen en de markt voor zeevarend personeel	137
Hogere officieren	137
Lagere officieren en scheepsvolk	139
Verdiensten	143
4.5 Conclusie	146
5. HET HANDELSBEDRIJF	147
5.1 West-Afrikaanse markten en Walcherse cargazoenen	148
Informatievoorziening en regionale verschillen	148
De impact van de handelssystematiek op Walcheren	152
Stijgende slavenprijzen	157
5.2 Poetry of color: textiel, de slavenhandel en Walcheren	161
Aziatisch textiel en de VOC	161
Groothandelaren in textiel	164
West-Europese textielproductie voor de slavenhandel	166
5.3 Buskruit: een Walcherse specialiteit	169
Walchers buskruit en de slavenhandel	169
Slavenhandelaren en andere afnemers	172
5.4 Europese distributieketens	174
Geweren	175
Metalen	178
Alcoholische dranken	179
Rijnhandelaren en de slavenhandel	180
5.5 Conclusie	182
6. DE WALCHERSE HOOFDNEGOTIE	184
6.1 Het belang van de slavenhandel volgens de slavenhandelaren	185
Politiek beleid en de Zeeuwse zeehandel	185
“Seer avantageus voor dese stadt en provincie”	187
De redding van de MCC	191
6.2 Het belang van de slavenhandel voor de Walcherse scheepvaart	193
Slavenschepen en de Walcherse koopvaardijvloot	193
Walcherse scheepsbewegingen	195
Belang van de Europese vaart	198
Buiten-Europese vaart en slavenhandel	199
6.3 Het belang van de slavenhandel voor de Middelburgse en Vlissingse economie	201
Grootte van de stedelijke economie	201
Grootte van de slavenhandelssector: omzet per verkochte slaaf	204
Aandeel van de slavenhandel in de stedelijke economie, 1755-1780	207
Alternatieve aanwendbaarheid van productiefactoren	210

6.4 Conclusie	211
7. SLAVENHANDEL EN HET ‘ATLANTISCHE SYSTEEM’	213
7.1 De invoer van Atlantische producten op Walcheren	214
De groeiende Atlantische handel	214
West-Afrikaanse producten en de slavenhandel	215
West-Indische producten en de slavenhandel	217
Suiker, koffie en de lokale economie	219
7.2 Macro-economie en slavenhandel	222
Slavenhandel en economische moderniteit	223
Het Atlantische systeem	225
De Nederlandse casus	228
De economische impact van de Nederlandse slavenhandel	231
7.3 Conclusie	234
CONCLUSIE	235
BIBLIOGRAFIE	240
BIJLAGE A: AANDEELHOUDERS MCC ULTIMO 1760, 1770 EN 1780	258
BIJLAGE B: BOEKHOUDING VAN DE MCC	277
BIJLAGE C: DIVERSE TABELLEN	291
SUMMARY IN ENGLISH	293
CURRICULUM VITAE	297

Lijst van tabellen en figuren

TABELLEN

1-1: West-Indische bestemmingen van Walcherse slavenschepen	27
1-2: Regionale concentratie in de Noordwest-Europese slavenhandel	30
2-1: Belangrijkste kantoren in de Walcherse slavenhandel, 1730-1802	42
2-2: Gemiddelde investering per MCC-uitreiding ten slavenhandel	65
2-3: Gemiddelde investering per MCC-uitreiding op Spaans West-Indië en West-Afrika	67
2-4: Totale investeringen in 22 Walcherse partenrederijen in de slavenhandel	69
3-1: Walcherse slavenhandelsuitredingen tussen 1760 en 1779	77
3-2: <i>Return on Investment</i> van MCC-slavenreizen, 1755-1794	82
3-3: Vijfjaarlijkse geconsolideerde resultaten van de MCC	87
3-4: Wisselprotesten bij de MCC, 1761-1778	98
3-5: Wisselprotesten bij de MCC naar kolonie van herkomst, 1770-1778	99
4-1: Bouwoverzicht MCC-schepen, 1750-1787	109
4-2: Onderhoudskosten <i>Haast U Langzaam</i> , 1764-1781	110
4-3: Cumulatief aantal arbeidsdagen voor bouw diverse MCC-schepen	111
4-4: Gemiddelde premiepercentages verzekeringen slavenschepen	131
5-1: Waarde van cargazoenen op diverse MCC-uitredingen ten slavenhandel	150
5-2: Belangrijkste textielsoorten op acht MCC-slavenschepen, 1755-1793	151
5-3: Een slavenhandelstransactie bij Kaap Lahoe, 3 maart 1775	155
5-4: Een slavenhandelstransactie bij Malembo, 25 februari 1765	156
5-5: Gemiddelde slavenprijzen in Loango-Angola en Guinea	158
5-6: Gemiddelde waarde van MCC-cargazoenen	160
5-7: Gemiddelde hoeveelheid buskruit op MCC-slavenschepen	171
5-8: Gemiddelde prijs voor 100 pond nieuwgemalen buskruit	172
5-9: MCC-bestellingen voor slavenhandel en totale productie <i>De Eendracht</i>	173
6-1: Uit Walcheren vertrokken zeeschepen, 1760-1780	197
6-2: Geschatte jaarlijkste bestedingen voor slavenhandel in lokale economie, 1755-1780	208
6-3: Geschat aandeel slavenhandel in lokale economie, 1755-1780	209
In Bijlage C	
C-1: Gemiddelde verkoopprijs van slaven op MCC-reizen	291
C-2: Brutomarges per verkochte slaaf op slavenreizen naar Loango-Angola en Guinea	291
C-3: Bestemmingen Walcherse slavenreizen per kantoor, 1760-1779	292

FIGUREN

1-1: Aantal uitredingen van Walcherse slavenschepen in de vrijhandelsperiode	26
1-2: Aantallen vervoerde slaven op Nederlandse slavenschepen, 1650-1799	27
1-3: Uitredingen van Nederlandse slavenschepen, 1626-1800	30
2-1: Boekhoudkundige verwerking (slaven)uitreiding bij de MCC	63
3-1: Leningen à deposito van de MCC, 1761-1795	102
4-1: Prijzen van paardenbonen in Middelburg en Amsterdam	125
4-2: Prijzen van gerst in Middelburg en Amsterdam	126
6-1: Verdeling gemiddelde omzet per door de MCC verkochte slaaf (<i>f</i> 357), 1755-1780	205

7-1: Opbrengsten veilingen Afrikaanse producten van MCC-slavenschepen	216
7-2: Export van suiker uit Suriname en Essequibo/Demerara naar Zeeland	218
7-3: Export van koffie uit Suriname en Essequibo/Demerara naar Zeeland	219
7-4: Ontvangsten in <i>f</i> uit recognitie en lastgeld WIC Kamer Zeeland	220

Inleiding

Het is rustig in de Oude Werfstraat in Middelburg. Langs een rij lage, witte huisjes uit het begin van de twintigste eeuw staan enkele plantenpotten met fris groen en kleurrijke bloemen. Een geparkeerde fiets rust tegen een gevel. Recht tegenover de huisjes staat een doorsnee appartementencomplex met bijbehorende parkeerplaats. De gemeente heeft een klein speelplaatsje aangelegd, die er op het moment verlaten bij ligt. In de straat heerst een vredige stilte, maar die stilte verbergt een geheim. Ongeveer op de plek van de witte huisjes was het in de achttiende eeuw een drukte van belang. Timmerlieden bouwden er slavenschepen, waaronder één van de beruchtste slavenschepen uit de geschiedenis van de trans-Atlantische slavenhandel. In 1777 legden arbeiders hier de laatste hand aan de *Zorg*, een schip dat Engelse kapers later veroverden en omdoopten tot *Zong*. De Engelse kapitein van de *Zong* besloot in 1781 om ruim 130 Afrikaanse mannen, vrouwen en kinderen overboord te gooien in het Caribisch gebied, naar eigen zeggen vanwege een dreigend gebrek aan drinkwater. Door deze moordpartij konden de eigenaren van het schip de Afrikanen niet als slaaf verkopen. De financiële schade claimden ze bij hun verzekeraars. Voor Engelse abolitionisten waren de afschuwwekkende gebeurtenissen eens te meer een bewijs van het gruwelijke karakter van de handel in mensen. Toen zij deze zaak in de jaren tachtig van de achttiende eeuw onder de aandacht van een groter publiek wilden brengen, stond op de Middelburgse werf alweer een nieuw slavenschip op stapel.¹

De gruwelijke historie van de *Zong* is misschien het bekendste verhaal in de geschiedenis van de trans-Atlantische slavenhandel. Over meer van de schepen die op deze plek gebouwd zijn vallen echter weerzinwekkende verhalen te vertellen. Neem het in 1749 opgeleverde *Middelburgs Welvaren*. Kapitein Job Gerritsen vertrok in het najaar van 1750 op dat fregatschip van de West-Afrikaanse kust op weg naar Zuid-Amerika. Aan boord waren zo'n 260 Afrikanen die hij had gekocht om in de kolonie Berbice af te leveren. Op de vroege morgen van donderdag 17 december 1750 kwam een groep Afrikaanse mannen op het schip tegen hun gevangenschap in opstand. Zij bevonden zich tussendecks en hadden hun boeien losgeboken. De Europese bemanning was ver in de minderheid. Er waren zo'n dertig bemanningsleden aan boord en een deel van hen was

¹ Jane Webster, 'The *Zong* in the Context of the Eighteenth-Century Slave Trade', in: *The Journal of Legal History* 28/3 (2007), 285-298. Anita Rupprecht, 'A Limited Sort of Property': History, Memory and the Slave Ship *Zong*', in: *Slavery & Abolition* 29/2 (2008), 265-277.

bovendien ziek. Met moeite konden de zeelieden voorkomen dat de voor hun vrijheid vechtende mannen aan dek kwamen, waar een kleine groep Afrikanen zich afzijdig hield. De opstand was echter net begonnen. Benedendeks bevrijdden de opstandelingen hun lotgenoten. Ze braken het schot tussen het mannen- en vrouwenverblijf af en gingen op zoek naar scheepsgereedschappen die als wapen konden dienen. Ten einde raad besloten de scheepsofficieren de opstand in de kiem te smoren door het schip benedendeks in duisternis te hullen. Bemanningsleden maakten de luchtpoortjes aan weerszijden van het schip dicht en dekten de luiken af met geteerd zeildoek, zodat het daglicht niet naar binnen kon. Dat sorteerde nauwelijks effect, want in de donkere krochten van het schip ging het rumoer de hele dag door. Pas de volgende ochtend was het stil en durfden de officieren een luik te openen. Uit dat luik kwam een ondraaglijke stank. Het afdichten van alle openingen naar het tussendek had niet alleen voor duisternis gezorgd, maar ook voor gebrek aan zuurstof. Ongeveer 230 Afrikanen lagen dood beneden in het schip. Slechts 8 mannen, 6 vrouwen en 3 kinderen hadden de helse 24 uur op het claustrofobische en steeds benauwdere tussendek overleefd. Eén van die kinderen stierf later alsnog.²

Gebeurtenissen als die aan boord van het *Middelburgs Welvaren* zouden vandaag de dag enorme verontwaardiging oproepen, nog los van het feit dat slavenhandel tegenwoordig verboden is. Het schip zou een plaats delict zijn en het Openbaar Ministerie zou onmiddellijk een strafrechtelijk onderzoek instellen naar deze menselijke tragedie. Op het achttiende-eeuwse Walcheren ontstond ook ophef over de zaak, maar dan om een andere reden. De toenmalige ophef draaide om geld: wie moest de schade betalen en hoe groot was de financiële schade eigenlijk? De belangrijkste reder van het schip, de Middelburgse Jan de Munck, kwam lijnrecht tegenover zijn stadsgenoot Servaas Bomme te staan, die optrad als vertegenwoordiger van de verzekeraars. Het kwam tot een beschamende publieke confrontatie in een Middelburgs koffiehuis, waar beide heren elkaar uitscholden voor “zot”.³ Het meningsverschil draaide om verzekeringstechnische kwesties, aan het menselijke drama wijdden beide kemphanen weinig woorden. De slavenhandel met al zijn menselijk leed was immers een integraal onderdeel van de Walcherse economie in de achttiende eeuw. Walcherse tijdgenoten stelden zelden vragen over de morele implicaties van de handel en bovendien had de slavenhandel zijn voorvechters. Afrikanen zouden het als slaaf in de Nieuwe Wereld

² Voor een uitgebreid verslag van de gebeurtenissen vanuit het oogpunt van de bemanning, zie NL-HaNA (Nationaal Archief Den Haag), 1.05.05 (Sociëteit van Berbice - SvB), inv. nr. 108, notariële akte 25 februari 1751.

³ NL-MdbZA (Zeeuws Archief Middelburg), 20 (Middelburgse Commercie Compagnie - MCC), inv. nr. 1570, tweede missive aan den heere Servaas Bomme door J(oh)an de Munck, 16 oktober 1751 (scan 54).

beter hebben dan in Afrika, ze zouden gekerstend worden en bovendien: de slavenhandel was van groot belang voor de lokale economie.⁴ Honderden handelaren, ambachtslieden en investeerders in Middelburg en Vlissingen profiteerden van de handel in tot slaaf gemaakte arbeidskrachten uit Afrika. Volgens de bewindhebbers van de Zeeuwse Kamer van de West-Indische Compagnie (WIC) leverde ieder uitgereed slavenschip veel werk op en “de gemeenen man, die aan het timmeren en equiperen van het selve schip, met den aankleeven van dien, geëmployeert word, vind hier by een ordentelyk bestaan en kostwinning”.⁵ De meeste Walcherse tijdgenoten zagen in de trans-Atlantische slavenhandel een fatsoenlijke bron van bestaan.

De trans-Atlantische slavenhandel en de lokale economie

Het Zeeuwse Walcheren speelde in de tweede helft van de achttiende eeuw de hoofdrol in de Nederlandse slavenhandel. Tot 1730 was die handel aan een belangrijke restrictie onderhevig: de WIC had het alleenrecht om slavenschepen uit te reden op West-Afrika. Deze Compagnie was een gedecentraliseerde organisatie met vijf min of meer zelfstandige Kamers, waarvan één gevestigd was op Walcheren. De bewindhebbers van deze Zeeuwse Kamer reedden in de eerste drie decennia van de achttiende eeuw jaarlijks één tot drie slavenschepen uit. Zeeuwse kooplieden ontdoken het monopolie van de WIC echter massaal, waardoor het totaal aantal jaarlijkse uitredingen in de Walcherse slavenhandel ongeveer twee keer zo hoog lag.⁶ Nadat de Staten-Generaal de Nederlandse slavenhandel vanaf 1730 officieel openstelden voor particulieren, verstevigden Vlissingen en Middelburg hun positie als de belangrijkste slavenhandelssteden van Nederland. In de periode van 1730 tot 1800 vertrok ongeveer vijfhonderd maal een schip uit één van beide steden om deel te nemen aan de slavenhandel, goed voor 65 tot 70 procent van alle Nederlandse slavenreizen in deze periode.⁷ Als de slavenhandel ergens in de Republiek der Verenigde Nederlanden een impact had, was het dus op Walcheren. Dit onderzoek heeft als doel om de lokale economische effecten van deze handelstak in kaart te brengen. De nadruk ligt daarbij

⁴ Zie bijvoorbeeld de verdediging van de slavenhandel door scheepsarts David Henri Gallandat, die de nadruk legde op het eerste en derde argument. D.H. Gallandat, ‘Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaren’, in: *Verhandelingen uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, I (Middelburg 1769), 422-460, vooral 424-426. Zie ook hoofdstuk 6.

⁵ NL-HaNA, 1.05.06 (Verspreide West-Indische Stukken - VWIS), inv. nr. 1222, missive Zeeuwse bewindhebbers WIC, 19 februari 1770 (scan 17).

⁶ Ruud Paesie, ‘Zeeuwen en de slavenhandel. Een kwantitatieve analyse’, in: *Zeeland* 19/1 (2010), 2-13, 10.

⁷ The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), Voyages database [slavevoyages.org, bezocht op 1 mei 2018]. Het exacte aandeel van Walcherse slavenschepen is onbekend, aangezien voor sommige schepen de thuishaven niet te achterhalen valt.

op de jaren van 1755 tot 1780, een periode waarin de Walcherse slavenhandel op zijn absolute hoogtepunt was. Particuliere Walcherse handelskantoren reedden destijds tussen de negen en vijftien slavenscheperen per jaar uit. Die uitredingen waren organisatorisch ingewikkeld, omdat reders voor de slavenhandel rekening moesten houden met marktcondities in zowel Europa, West-Afrika als de West-Indische koloniën. Bovendien waren de reizen kostbaar: in hedendaags geld uitgedrukt was voor een enkele slavenreis in deze periode al snel een investering van rond de € 900.000 nodig.⁸ Een deel van dat bedrag kwam terecht in de lokale economie en leverde werkgelegenheid op voor bijvoorbeeld Walcherse timmerlieden, kooplieden en makelaars.

Deze studie over de lokale economische impact van de slavenhandel sluit op twee manieren aan op recente historiografische ontwikkelingen. In de eerste plaats ligt de nadruk op het *brede* economische belang van de handel, niet slechts op de resultaten van de individuele handelskantoren. Ten tweede gaat het om de *lokale* economische impact, dus de invloed van de slavenhandel op Walcheren. Beide ontwikkelingen – het onderzoeken van de slavenhandel in een bredere economische context en aandacht voor de slavernijgeschiedenis van Nederlandse steden en regio's – kunnen de afgelopen jaren op groeiende belangstelling rekenen en hebben geleid tot verschillende onderzoeksprojecten.⁹

Het economische belang van de slavenhandel voor Nederland was tot recent door diverse ontwikkelingen buiten beeld geraakt. Historici toonden in de afgelopen decennia overtuigend aan dat de trans-Atlantische slavenhandel geen buitensporige winsten opleverde voor achttiende-eeuwse investeerders. Uit onderzoek van Willem Sybrand Unger, Johannes Postma en Henk den Heijer blijkt dat de Nederlandse slavenhandel in dat opzicht geen uitzondering was.¹⁰ Daarnaast leek het economische belang van deze handelstak om nog een andere reden marginaal te zijn geweest. De Nederlandse West-Indische plantagekoloniën waren het belangrijkste afzetgebied van

⁸ Gebaseerd op uitredingskosten van f 100.000 (zie hoofdstuk 2). Een geldwaardevergelijking over een dergelijk lange periode is onmogelijk nauwkeurig, dus dit bedrag is slechts te beschouwen als een globale schatting. Zie voor de omrekenmethode: www.iisg.nl/hpw/calculate2-nl.php [bezoekt op 19 april 2018].

⁹ Zie bijvoorbeeld het project *Mapping Slavery* [www.mappingslavery.nl, bezocht op 23 april 2018] van Dienne Hondius en Nancy Jouwe. Een ander voorbeeld is het NWO-project *Slaves, commodities and logistics: the direct and indirect, the immediate and long-term economic impact of eighteenth-century Dutch Republic Transatlantic slave-based activities*, waar het onderliggende onderzoek deel van uitmaakt en dat uitgevoerd wordt door het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG), de Vrije Universiteit en de Universiteit Leiden.

¹⁰ W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel. II. De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie, 1732-1808', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 28 (1961), 3-148. Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge 1990), 276-280. H.J. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997), 158-161.

Nederlandse slavenhandelaren in de achttiende eeuw. Het belang van die koloniën voor de Nederlandse Republiek werd stelselmatig onderschat in de historiografie.¹¹ De meeste aandacht ging uit naar de koloniale handel met Azië en naar de geschiedenis van de roemruchte Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). De West-Indische handel leek in vergelijking met de handel op de Oost niet meer dan een lelijk eendje en de Nederlandse slavenhandel slechts een weinig winstgevende handelstak die weinig succesvolle koloniën van arbeiders voorzag. Dat pessimistische beeld bleek onhoudbaar.

Het belang van de Nederlandse koloniën in de West voor de Nederlandse economie in de achttiende eeuw kan tegenwoordig op hernieuwde waardering rekenen. In 1995 meldden Jan de Vries en Ad van der Woude na een grondige analyse dat de omvang van de Nederlandse Atlantische handel in de achttiende eeuw niet veel kleiner was dan de handel op Azië.¹² In datzelfde jaar bleek uit het proefschrift van Wim Klooster dat de waarde van de tropische landbouwproducten die kooplieden via Curaçao en Sint Eustatius importeerden veel hoger was dan eerder aangenomen.¹³ Victor Enthoven kwam in een publicatie uit 2003 tot de conclusie dat de Atlantische overzeese handel in de achttiende eeuw zelfs belangrijker was voor de Nederlandse economie dan de vaart op Azië.¹⁴ Een gevolg van de herwaardering van de West-Indische koloniale handel is een hernieuwde belangstelling voor de slavenhandel. Niet alleen het belang van deze handel als leverancier voor arbeidskrachten in de West, ook de impact van de slavenhandel als individuele handelstak bleek toe aan herziening. De constatering dat de Nederlandse slavenhandel geen grote winsten opleverde, betekent immers niet dat de invloed ervan op de economie per definitie verwaarloosbaar klein was. Een handelstak kan ook een grote economische uitstraling hebben zonder fenomenale financiële resultaten te boeken. Hooguit valt te stellen dat de slavenhandel op zichzelf

¹¹ Henk den Heijer en Victor Enthoven, 'Nederland en de Atlantische wereld, 1600-1800: Een historiografisch overzicht', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 24/2 (2005), 147-166.

¹² Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995), 553. Dit was een grote stap ten aanzien van een eerdere vergelijking (1990) van Niels Steensgaard, die de waarde van koloniale Atlantische importen in de Republiek schatte op slechts 3/25^e van de waarde van Aziatische importen. Niels Steensgaard, 'The growth and composition of the long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750', in: James D. Tracy (red.), *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge 1990), 102-152, 148-150.

¹³ Van dit proefschrift verscheen in 1998 een handelsversie. Wim Klooster, *Illicit Riches* (Leiden 1998). Klooster berekende dat de (smokkel)handel via Curaçao en Sint Eustatius vaak net zo groot was als de handel op de Nederlands-Atlantische landbouwkoloniën. Interessant genoeg vermoedde Cornelis Visser dit al in 1927, toen hij schreef: "De smokkelhandel (...) deed, naar het schijnt, vaak niet onder voor den handel op de eigen koloniën." Cornelis Visser, *Verkeersindustrieën te Rotterdam in de tweede helft der achttiende eeuw* (Rotterdam 1927), 13.

¹⁴ Victor Enthoven, 'An Assessment of Dutch Transatlantic Commerce, 1585-1817' in: Johannes Postma en Victor Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden 2005), 385-445.

in de achttiende eeuw niet leidde tot een grote ophoping van kapitaal in de handen van investeerders. Dat zegt echter niets over de eventuele werkgelegenheid die direct en indirect verbonden was met deze handel, noch over de motivatie van geldschieters om erin te investeren. Sommigen van hen konden bijvoorbeeld als toeleverancier van slavenhandelaren belang hebben bij de continuering van de handel. Karwan Fatah-Black en Matthias van Rossum focusten zich in een recent artikel op het effect van de slavenhandel op de totale vraag naar goederen en diensten in de Republiek.¹⁵ Wat voor slavenhandelaren kostenposten waren, waren voor sommige Nederlandse toeleveranciers immers opbrengsten. Deze benadering is een goede manier om de slavenhandel nader te onderzoeken: welke personen waren er direct en indirect bij betrokken en wat leverde deze betrokkenheid hen op?

Om de rol van de slavenhandel binnen de economie te onderzoeken, heeft een lokaal perspectief de voorkeur. Op die schaal komen immers de slavenhandelaren en hun netwerken duidelijk in beeld. Het gaat onder meer om investeerders, toeleveranciers en afnemers van koloniale producten. Voor de Nederlandse slavenhandel is er bovendien een extra reden voor een lokaal, Walchers perspectief: het eerdergenoemde feit dat deze handel in de tweede helft van de achttiende eeuw sterk geconcentreerd was op het toenmalige eiland Walcheren. In dit boek richt ik me dan ook op dat eiland, in het bijzonder op de impact van de slavenhandel op Vlissingen en Middelburg. In de laatste jaren hebben historici kleinschalige onderzoeken verricht naar de slavernijgeschiedenis van enkele Nederlandse steden. Voor Middelburg is bijvoorbeeld een stadswandeling gemaakt, met op de route allerlei locaties die te maken hebben met de vroegere rol van die stad in de slavenhandel.¹⁶ Ook in andere steden blijken plekken te zijn die – soms op onverwachte manieren – verbonden zijn aan het Nederlandse slavernijverleden. Diverse auteurs hebben wandelkaarten en slavernijgidsen geschreven voor onder meer Den Haag, Amsterdam, Leiden en Groningen.¹⁷ In dit onderzoek staat de contemporaine impact van de achttiende-eeuwse slavenhandel op Walcheren centraal, niet de sporen die vandaag de dag zijn overgebleven. Toch past het lokale perspectief bij de trend om de slavernijgeschiedenis

¹⁵ Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black, 'Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis (TSEG)*, 9/1 (2012), 3-29.

¹⁶ *Cacao, suiker en slaven*, een rondwandeling. Het bijbehorende boekje is in 2014 uitgegeven op initiatief van de gemeente Middelburg en in samenwerking met Peter Sijnke en Johan Francke.

¹⁷ Valika Smeulders, *Wandelkaart slavernij Den Haag* (2015), Dienke Hondius e.a., *Gids Slavernijverleden Amsterdam* (Amsterdam 2014), Leo Balai, *Geschiedenis van de Amsterdamse slavenhandel* (Zutphen 2013), Gert Oostindie en Karwan Fatah-Black, *Sporen van de slavernij in Leiden* (Leiden 2017), Margriet Fokken en Barbara Henkes, *Sporen van het slavernijverleden in Groningen* (Groningen 2016).

dicht bij huis te onderzoeken en niet slechts als een onderdeel van de ver weg gelegen Nederlandse koloniën.

Slavernij lijkt in eerste instantie slecht te passen in het verhaal van de vroegmoderne Nederlandse geschiedenis. De Republiek was een relatief moderne staat, waar kapitalistische productieverhoudingen vroeg tot ontwikkeling kwamen. Er was een hoge mate van rechtszekerheid, er waren redelijk goed functionerende instituties en slavernij was er verboden. Er was, kortom, veel herkenbaars voor de moderne westerse beschouwer. Weliswaar was er slavernij in de overzeese koloniën en een slavenhandel die deze koloniën van gedwongen arbeiders voorzag, maar was dat niet een voetnoot bij de geschiedenis? Een curiositeit in de economie van de Republiek? Zelfs sommige contemporaine beschouwers zagen het zo. Enkele rechtsgeleerden van het Hof van Holland meenden in 1749 dat slavernij “bij de Nederlanders alleen uit nood, in derzelven colonien werd geexerceert en getollereert”.¹⁸ De slavernij was uit nood geboren, want er waren nu eenmaal te weinig vrijwillige arbeidskrachten om het enorme productiepotentieel van de tropische koloniën te benutten. In dat narratief is de slavernij niet meer dan een terugtrekkend verschijnsel, door Nederlanders slechts getolereerd in de verre periferie van de wereldeconomie. Een dergelijk verhaal doet echter geen recht aan de werkelijkheid. Kolonisten praktiseerden de slavernij weliswaar buiten de grenzen van het moederland, maar de effecten ervan waren niet marginaal. Uit enkele hierboven genoemde onderzoeken bleek al dat het economisch belang van de West-Indische koloniën groter was dan gedacht. In dit onderzoek gaat het daarnaast om de vergaande integratie van de handel in slaven met de Nederlandse economie, die nergens zo zichtbaar was als op Walcheren. Verschillende Nederlandse instituties faciliteerden deze handel zonder meer. Ook stak de boekhouding van de grootste Nederlandse slavenhandelaar – de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) – modern in elkaar en gaf deze de directeuren van de compagnie waardevolle commerciële informatie. Lokale instituties als de Wisselbank waren onmisbaar voor de slavenhandel en ook de stadsbesturen van Vlissingen en Middelburg sprongen regelmatig in de bres voor ‘hun’ slavenhandelaren (die niet zelden zelf in het stadsbestuur zitting hadden). De slavenhandel was een integraal onderdeel van de economie.

Dit boek is het eerste onderzoek naar de lokale impact van de Walcherse slavenhandel. Piet Emmer vermoedt dat deze impact niet heel groot was. Volgens hem zou zonder de slavenhandel hooguit “de werkloosheid onder de arme jonge mannen in de Hollandse en Zeeuwse havensteden wat groter zijn geweest, en de bedrijvigheid in

¹⁸ NL-SAA (Stadsarchief Amsterdam), 5061 (Schout en schepenen), inv. nr. 645, advies van 's lands advocaten aan Staten-Generaal, 14 november 1749, f. 41v.

Middelburg, Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam wat kleiner”.¹⁹ Eerder stelde hij dat deze handel in Nederland nauwelijks een regionale economische invloed had.²⁰ Dat zou dan in contrast staan met wat bekend is over de lokale invloed van de slavenhandel op andere centra van de West-Europese slavenhandel: Liverpool, Bristol en Nantes. Het Engelse Liverpool was de onbetwiste hoofdstad van de Europese slavenhandel in de tweede helft van de achttiende eeuw. Tussen 1730 en 1800 organiseerden slavenhandelaren uit die stad ongeveer 3.500 slavenreizen.²¹ Wie destijds langs de haven van Liverpool liep kon de slavenschepen niet mislopen. Een acteur die in 1772 werd uitgefloten in de lokale schouwburg, sneerde venijnig dat alle gebouwen in de stad waren gebouwd dankzij het bloed van zwarte slaven.²² Jane Longmore rekende uit dat rond 1790 10.000 ambachtslieden, handelaren en zeelui betrokken waren bij de Liverpoolse slavenhandel, ongeveer een achtste van het totaal aantal inwoners.²³ Ook in Bristol, de tweede slavenstad van achttiende-eeuws Engeland met 1.500 slavenreizen tussen 1730 en 1800, liet de handel haar economische sporen na.²⁴ Madge Dresser vond een duidelijk verband tussen de rijkdom van enkele prominente inwoners en de slavenhandel, waardoor de slavenhandel indirect meehielp aan stedelijke ontwikkeling. Ook wijst ze op het belang ervan voor de lokale stedelijke industrie.²⁵ Volgens David Richardson hing zo’n 40 procent van al het inkomen dat de inwoners van Bristol in 1790 gezamenlijk verdienden samen met Atlantische koloniale handel, waar de slavenhandel een belangrijk onderdeel van uitmaakte.²⁶ Ook naar de impact van de slavenhandel op het Franse Nantes is onderzoek gedaan. Kooplieden uit die stad organiseerden tussen 1730 en 1800 1.200 slavenreizen.²⁷ Pierre Boulle schreef dat de grote vraag van slavenhandelaren naar textiel en andere handelswaar voor de Afrikaanse markt leidde tot een kleinschalige industriële revolutie rond de stad. Fabrikanten richtten net buiten de stad fabrieken op die goedkoop textielproducten konden produceren en die in staat waren om snel te reageren op veranderingen in de Afrikaanse markt.²⁸

¹⁹ P.C. Emmer, *De Nederlandse slavenhandel, 1500-1850* (Amsterdam 2003), 176.

²⁰ P.C. Emmer, *Engeland, Nederland, Afrika en de slavenhandel in de negentiende eeuw* (Leiden 1974), 128.

²¹ TSTD, Voyages Database.

²² Jane Longmore, ‘Cemented by the Blood of a Negro?’ The impact of the Slave Trade on Eighteenth-Century Liverpool’, in: David Richardson, Suzanne Schwarz en Anthony Tibbles (red.), *Liverpool and Transatlantic Slavery* (Liverpool 2007), 227-251, 231.

²³ Longmore, ‘Cemented by the Blood of a Negro?’, 243.

²⁴ TSTD, Voyages Database.

²⁵ Madge Dresser, *Slavery Obscured: The Social History of the Slave Trade in Bristol* (Londen 2001), 31-32.

²⁶ David Richardson, ‘Slavery and Bristol’s Golden Age’, in: *Slavery & Abolition* 26/1 (2005), 35-54, 49.

²⁷ TSTD, Voyages Database.

²⁸ Pierre H. Boulle, ‘Slave Trade, Commercial Organization and Industrial Growth in Eighteenth-Century Nantes’, in: *Revue Française d’Histoire d’Outre-mer* 59/214 (1972), 70-112.

Methodologie, bronnen en opzet

Hoe zat het met Walcheren? Drukte de trans-Atlantische slavenhandel daar in de tweede helft van de achttiende eeuw ook een stempel op de lokale economie? Die vraag is niet eerder systematisch onderzocht. Historici hebben bovendien weinig archiefonderzoek verricht om het economische belang van deze sector voor Nederland vast te stellen. Johannes Postma vermeldt in zijn belangrijke overzichtswerk over de Nederlandse slavenhandel slechts enkele algemeenheden over de economische impact ervan, zoals dat de handel “must have produced many jobs for the Dutch textile and firearms shops, as well as many other workshops”.²⁹ Piet Emmer baseert zijn oordeel over de volgens hem beperkte economische impact van de slavenhandel op de kleinschaligheid ervan ten opzichte van de totale (nationale) economie. Bovendien meent hij dat transcontinentale handel in de vroegmoderne tijd economisch gezien van marginaal belang was.³⁰

In dit onderzoek richt ik me op de lokale economische effecten van de slavenhandel op Walcheren. Daarbij gaat het vooral om de vraag welke sectoren profiteerden van de activiteiten van Walcherse slavenhandelaren. De uitreding van een slavenschip betekende werk voor een grote schare aan lokale toeleveranciers, waaronder bakkers, timmerlieden en kooplieden. Dergelijke neveneffecten staan hier centraal. Door middel van een systematische analyse van het bedrijf van de slavenhandel komen allerlei betrokkenen voor het voetlicht, variërend van verschaffers van kapitaal tot afnemers van koloniale handelsproducten. Naast het benoemen van de vele betrokkenen, zal ik ook schatten welk deel van de stedelijke economie van Vlissingen en Middelburg direct en indirect betrokken was bij de slavenhandel.

Deze studie is vooral gebaseerd op archiefonderzoek. Daarbij liep ik tegen een belangrijke beperking aan: archiefmateriaal over de achttiende-eeuwse Walcherse stedelijke economie is schaars. Vooral het ontbreken van een vroegmodern notarieel archief voor Vlissingen en Middelburg is problematisch. De archiefbewaarplaatsen van beide Walcherse steden hebben sterk geleden onder oorlogsgeweld: Vlissingen werd in 1809 door de Engelse marine bestookt vanaf zee waardoor veel materiaal verloren ging en een felle brand in het oorlogsjaar 1940 legde waardevolle Middelburgse archieven in de as. Als door een wonder werd het archief van de MCC echter gespaard. Het archief

²⁹ Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 280-283, citaat op p. 281.

³⁰ Vroegmoderne globalisatie is volgens Emmer “a term coined by journalists in order to impress people who don’t know history”. Pieter C. Emmer, ‘The Dutch and the Atlantic Challenge, 1600-1800’, in: P.C. Emmer, O. Pétré-Grenouilleau en J.V. Roitman (red.), *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development* (Leiden 2006), 151-177, 151. Hij noemt globalisatie vóór het jaar 1800 dan ook een mythe. Pieter Emmer, ‘The Myth of Early Globalisation: The Atlantic Economy, 1500-1800’, in: *European Review* 9/ 1 (2004), 37-47.

van deze onderneming, na 1755 de grootste slavenhandelaar van Nederland, is verrassend compleet en informatief. Het bevat niet alleen scheepsjournalen, correspondentie en notulen van directeursvergaderingen, maar ook vrijwel de gehele boekhouding.³¹ Deze boekhouding is zelfs zo compleet dat in veel gevallen bewijsstukken voor individuele financiële journaalposten nog terug te vinden zijn!

De grote waarde van het MCC-archief als documentatiemateriaal voor de Nederlandse slavenhandel is door de Verenigde Naties erkend en UNESCO plaatste het in 2011 op het zogenoemde *Memory of the World Register*.³² Het archief biedt de mogelijkheid om de hele keten van toeleveranciers voor de slavenhandel van de MCC in beeld te krijgen. De financiële administratie van deze compagnie vormt dan ook de ruggengraat van deze studie. Gegevens over andere Walcherse slavenhandelaren zijn zeldzaam, hoewel in diverse archieven spaarzame financiële details over enkele slavenreizen te vinden zijn. Bovendien is door eerder onderzoek van voornamelijk Johannes Postma en Ruud Paesie vrij nauwkeurig bekend welke Walcherse handelskantoren in de tweede helft van de achttiende eeuw deelnamen aan de slavenhandel en hoeveel slavenschepen deze kantoren uitreedden.³³ Fiscale gegevens over de vroegmoderne Walcherse economie zijn bewaard gebleven in het uitgebreide archief van de Zeeuwse Rekenkamer. Aan de hand van dit archief is het bijvoorbeeld mogelijk een inschatting te maken van de relatieve rijkdom van de belangrijkste Walcherse slavenhandelaren ten opzichte van de rest van de bevolking. Nog een belangrijke bron van commerciële informatie is de *Middelburgsche Courant*, die vanaf 1758 verscheen en waarvan de meeste jaargangen bewaard zijn gebleven.

In dit onderzoek komt eerst de geschiedenis van de Walcherse slavenhandelssector aan bod, alsmede de vraag waarom juist Walcheren zo'n grote rol kreeg in de Nederlandse slavenhandel. De volgende hoofdstukken handelen over de plaats van deze handelstak in de lokale economie. In het tweede hoofdstuk kijk ik naar de handelskantoren die de slavenreizen organiseerden. Wie waren de slavenhandelaren eigenlijk en waar haalden zij het benodigde kapitaal vandaan? Investeerders in de slavenhandel hadden allerlei motieven om geld in deze handelstak te steken. Eén daarvan was het potentiële rendement. De winstgevendheid van de Walcherse slavenhandel komt in het derde hoofdstuk aan bod. Was een slavenreis een lucratieve investering? Naar de winstgevendheid van de Nederlandse slavenhandel is eerder

³¹ Zie voor een beschrijving W.S. Unger, *Het archief der Middelburgsche Commercie Compagnie* (Middelburg 1951).

³² Zie www.unesco.nl/archieven-van-de-middelburgsche-commercie-compagnie [geraadpleegd op 30 april 2018].

³³ Deze gegevens zijn opgenomen in de TSTD, Voyages Database.

onderzoek gedaan, zoals vermeld stevast met als uitkomst dat deze handel niet heel winstgevend was. Dit complexe onderwerp vraagt echter om een nieuwe bestudering. In de daaropvolgende hoofdstukken verschuift het perspectief van de slavenhandelaren naar hun toeleveranciers. De organisatie van een slavenreis was op te splitsen in twee delen: de organisatie van de scheepsreis en de aanschaf van handelsgoederen om in West-Afrika tegen slaven te ruilen (het cargazoen). De slavenhandelaren zelf hielden deze splitsing ook aan in hun boekhouding. Hoofdstuk vier gaat over het maritieme bedrijf. Aan bod komt onder meer de scheepsbouw, maar ook is aandacht voor de leverantie van allerlei goederen en diensten die benodigd waren voor een slavenreis. De landbouw leverde bijvoorbeeld gerst en bonen die als voedsel dienden voor de tienduizenden Afrikanen die Walcherse slavenhandelaren vervoerden. Ook schaften handelskantoren boeien en kettingen aan en maakten zij volop gebruik van de diensten van verzekeraars. Hoofdstuk vijf gaat over de aanschaf van handelsgoederen voor West-Afrika, waaronder textiel, buskruit en wapens. Fabrikanten produceerden een deel van deze goederen lokaal, de rest voerden handelaren van elders aan. In het zesde hoofdstuk bepaal ik de plaats van de slavenhandel binnen de stedelijke economie van Vlissingen en Middelburg. Welk deel van deze economieën was verbonden met de handel in slaven? Het laatste hoofdstuk beschouwt de zaken vervolgens nog breder. Ik bespreek de handel in ivoor, een product dat nauw gerelateerd was aan de slavenhandel. Ook de invoer van West-Indische landbouwproducten als koffie en suiker komt aan bod. Daarnaast behandel ik het belang van de slavenhandel voor de Nederlandse economie als geheel. In de Nederlandse historiografie is dat onderwerp vaak behandeld in het licht van het parallelle debat over de impact van de Engelse slavenhandel. Voor Engeland is de slavenhandelssector op verschillende manieren in verband gebracht met industrialisatie, die daar in het laatste kwart van de achttiende eeuw sterk opkwam.³⁴ In Nederland kwam grootschalige industrialisatie pas laat in de negentiende eeuw op gang, lang nadat de slavenhandel was afgeschaft. Van een directe connectie tussen die twee fenomenen was dus geen sprake en bovendien was de Nederlandse slavenhandel kleinschaliger dan de Engelse slavenhandel. Dat betekent echter niet dat deze handelstak voor de Nederlandse Republiek per definitie van marginaal belang was. Bovendien is een nationaal perspectief te beperkend, omdat West-Europese slavenhandelaren de benodigde geldmiddelen en hulpbronnen niet zelden uit het buitenland aantrokken.

³⁴ Zie voor een overzicht Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800* (Cambridge 2000). Zie ook hoofdstuk 7.

Verantwoording

In onze ogen was de trans-Atlantische slavenhandel een afkeurenswaardige en wrede handelstak. Slavenhandelaren hadden weliswaar economische prikkels om de in Afrika gekochte mensen levend af te leveren in West-Indische koloniën, maar uit het beschikbare bronnenmateriaal blijkt dat op slavenschepen mishandeling en leed niet zeldzaam waren. Het bronnenmateriaal geeft bovendien het Europese perspectief weer, de stemmen van de miljoenen slachtoffers van de trans-Atlantische slavenhandel zijn vrijwel afwezig. Toch is er weinig fantasie voor nodig om een voorstelling te maken van hun situatie aan boord van de schepen. Iedere onderzoeker van de slavenhandel komt in de archieven keer op keer voorbeelden van geweld en ellende tegen. Kapitein Albert Wichman van het Vlissingse slavenschip *Maria Jacoba* verhaalde bijvoorbeeld over een anonieme Afrikaanse vrouw, die tijdens een reis ziek aan dek werd gebracht. Daar bleef ze liggen, “ontrent agt dagen lang, tot zij dood was, zijnde zij als een ton zo dik van ’t scheurbuijk en geen verwagtinge van herstel”.³⁵ Haar naam zullen we nooit te weten komen, want de Europese handelaren noteerden de eigen namen van hun menselijke handelswaar nooit. Zoals kapitein Christiaan Hagerop schreef waren de Europeanen niet geïnteresseerd in de identiteit van de gekochte Afrikanen, omdat “het in de slaevenhandel niet te pas komt”.³⁶ Daarom blijft ook de identiteit van de vrouw die in 1762 aan boord van het Middelburgse schip de *Eenigheid* overleed onbekend. Volgens scheepsarts Petrus Couperus was ze voor haar sterven gedurig aan het treuren en leed ze aan “melancolij”.³⁷ Hij vermoedde dat haar zuigeling was weggenomen door de Afrikaanse slavenhandelaar die de vrouw verkocht had. Dat is niet onwaarschijnlijk, want deze handelaren wisten dat Europese kapiteins niet blij waren met krijsende en poepende baby’s aan boord van hun schepen.³⁸ Beide vrouwen staan symbool voor talloze voorbeelden van leed en verdriet die ik in de archieven ben tegengekomen. Overigens ondergingen veel slachtoffers van de slavenhandel hun lot niet passief. Volgens de Middelburgse reder Jan de Munck heeft “de tyd [...] het genoeg doen ondervinden, dat slaven altyd hun vryheyd zoeken”.³⁹ De bemanning van slavenschepen moest dan ook altijd op hun hoede zijn voor opstanden en andere vormen van verzet.

³⁵ NL-MdbZA, MCC 332.3, verklaring kapitein Albert Wichman, 1 januari 1757 (scan 82).

³⁶ NL-SAA, Schout en Schepenen 409 (Confessieboeken), verhoor Christiaan Hagerop, ongedateerd, f. 238. Hagerop was een Noorse kapitein van een Nederlands slavenschip die vijf vrije Afrikanen ontvoerde en als slaaf verkocht in Suriname. Hij werd daarvoor in Nederland gevangengezet. Zie Gerhard de Kok en Harvey M. Feinberg, ‘Captured on the Gold Coast. “Illegal” Enslavement, Freedom and the Pursuit of Justice in Dutch Courts, 1746-1750’, in: *Journal of Global Slavery* 1/2-3 (2016), 274-295.

³⁷ NL-MdbZA, MCC 390, journaal van oppermeester Petrus Couperus, 30 mei 1762 (scan 13).

³⁸ Antoine Edme Prunea de Pommegorge, *Description de la nigrite* (Amsterdam 1789), 209.

³⁹ NL-MdbZA, MCC 1570, pleyt-memorie van Jan de Munck (scan 24).

De deelnemers aan een antiracisme-conferentie van de Verenigde Naties in 2001 veroordeelden de trans-Atlantische slavenhandel als een misdaad tegen de menselijkheid.⁴⁰ Voor de achttiende-eeuwse samenleving is dat weliswaar anachronistisch, maar de term appelleert wel aan universele menselijke waarden. De morele kwestie blijft een punt van discussie. Waren de slavenhandelaren van destijds misdadigers? Waren de mensen die op Walcheren betrokken waren bij de slavenhandel medeplichtig aan misdaad? Het is in ieder geval duidelijk dat eilandbewoners zelden bezwaar uitten tegen deze vorm van mensenhandel. Veel inwoners van Vlissingen en Middelburg wisten van de praktijken aan boord van slavenschepen en de situatie van zwarte slaven in de West-Indische koloniën was geen geheim. Uit de West teruggekeerde zeelui moeten erover gesproken hebben en ook in de literatuur waren referenties te vinden. Neem de roman *De Middelburgse Avanturier* (1760), waarin de Middelburgse hoofdpersoon na een leven vol verdriet zijn fortuin zoekt in Suriname. Hij verkrijgt een part in een plantage, waarvan de vorige eigenaar de slaven behandeld had met “wrevelige beestagtigheid”.⁴¹ Toch keurt ook de auteur de slavernij niet af. Zijn hoofdpersoon stelt orde op zaken, waarna de “slaven en slavinnen werkte met lust (...) en geheele maanden verliepen, zonder eenige straffoeffening”.⁴² Een soortgelijke houding blijkt ook uit de vele overgeleverde documenten van de MCC. Het “debaucheren” van slaven aan boord van slavenschepen was verboden en de directeuren pakten misstanden waar mogelijk aan, maar van enige morele twijfel over de slavenhandel of slavernij zelf was geen sprake.⁴³ Was dat mede te danken aan de grote economische belangen van de directeuren van de MCC en van zoveel andere Vlissingers en Middelburgers bij de slavenhandel? Hoewel die vraag lastig te beantwoorden is, zal in deze studie blijken dat geld verdiend in de slavenhandel flink werd rondgepompt door Walcheren en de levens van veel mensen beïnvloedde.

De meeste historici zien het als hun taak om het verleden begrijpelijk te maken, zonder de historische actoren te beoordelen aan de hand van hedendaagse morele maatstaven. Alleen dan kan men het verleden recht doen. Tegelijk is het bij een complex onderwerp als de slavenhandel vrijwel onmogelijk om simpelweg de ‘feiten’ op te schrijven, want met welke terminologie valt die werkelijkheid te beschrijven? Spreekt uit de standaard-Nederlandse woordenschat niet een impliciete koloniale en

⁴⁰ Zie voor de verklaring van de deelnemers van deze *World Conference against Racism, Racial Discrimination, Xenophobia and Related Intolerance* <http://www.un.org/WCAR/durban.pdf> [bezocht op 1 mei 2018].

⁴¹ *De Middelburgse Avanturier of het leven van een burger persoon* (Amsterdam 1760), 186-187.

⁴² *Ibid.*, 190-191.

⁴³ Zie bijvoorbeeld de particuliere instructie aan kapitein Jan Wilton van de *Nieuwe Hoop* (1770), NL-MdbZA, MCC 816.3, Instructies (...) betreffende *Nieuwe Hoop*, particuliere instructie, artikel I (scan 26).

Eurocentrische vooringenomenheid? De trans-Atlantische slavenhandel was gewoon mensenhandel en de verhandelde mensen waren altijd zwarte Afrikanen. In de Engelstalige historiografie vervangen historici steeds vaker de term *slaves* voor *enslaved Africans*.⁴⁴ In het Nederlands spreken sommige historici in navolging van deze Angelsaksische praktijk van ‘tot slaaf gemaakte Afrikanen’. Deze term benadrukt dat de slachtoffers niet inherent slaaf waren, alsof ze tot een minderwaardige groep mensen behoorden. Het ging immers niet om personen die van nature slaaf waren, maar om mensen die *tot slaaf gemaakt* werden. De nadruk ligt dan op het proces dat mensen tot slaven transformeerde. Miljoenen Afrikanen werden slaven door toedoen van andere mensen en door het koloniale systeem waarin zij tegen hun wil verzeild raakten. In dit boek hanteer ik soms de term ‘slaven’ of ‘mensen die als slaaf verkocht werden’. De term ‘slaaf’ gebruik ik slechts als beschrijving van de juridische status van de slachtoffers aan boord van de schepen en in de koloniale samenleving. Het is echter een eendimensionale term die weinig zegt over het volle spectrum van hun menselijke ervaring. Dit boek is dan ook geen alomvattende studie van de Walcherse slavenhandel. Ik besteed meer aandacht aan de mensen die – klaarblijkelijk zonder morele twijfels – in medemensen handelden, dan aan de slachtoffers. Deze studie gaat immers primair over de Walcherse organisatie en de lokale economische impact van deze handelstak. Toch zal ik de slachtoffers van de slavenhandel regelmatig opvoeren. Voor hen was de overtocht op Walcherse slavenschepen een onderdeel van een lange, vreselijke nachtmerrie. Zij betaalden de hoogste prijs voor de economische activiteit die over hun ruggen werd gegenereerd.

⁴⁴ Opvallend genoeg heeft het gebruik van de term *human trafficking* (mensenhandel) in plaats van slavenhandel nauwelijks ingang gevonden.

1. De Walcherse slavenhandel

Op een middag in juni 1750 meldde de Vlissingse koopman Jan Guépin zich bij de poort van paleis Huis ten Bosch in Den Haag. Samen met de Middelburgse Casparus Ribaut kwam hij voor een audiëntie met prins Willem IV van Oranje, sinds 1747 stadhouder van de Republiek. De ontmoeting was geregeld door Jan van Borssele, een Zeeuwse regent en tevens vertrouweling van de prins.¹ Guépin en Ribaut hadden een specifiek doel voor ogen met hun reis naar het politieke hart van Nederland: ze wilden de Staten-Generaal verzoeken om de fiscale lasten op de Afrikaanse handel te verlichten. Voor ieder Nederlands schip dat naar West-Afrika vertrok, moesten reders een fors bedrag betalen aan de WIC. Dit zogenoemde lastgeld trok een zware wissel op de potentiële winstgevendheid van de slavenhandel. Het verzoek was een Zeeuwse aangelegenheid. Beide Walcherse kooplieden hadden ook Amsterdammers uitgenodigd om zich aan te sluiten bij het pleidooi voor lastenverlaging, maar kooplieden uit de Amstelstad bleken niet geïnteresseerd. Verschillende Amsterdammers schreven volgens Guépin en Ribaut over de Afrikaanse handel “dat het hun [...] onmogelijk was op die vaart met vrucht iets te ondernemen, zij daar van afzagen en die aan de Zeeuwen overlieten”.²

In de tweede helft van de achttiende eeuw was de Nederlandse slavenhandel inderdaad vooral het domein van Walcherse kooplieden.³ Dat was geen vanzelfsprekendheid in de Republiek. De belangrijkste Nederlandse handelsstad was Amsterdam en die stad was tevens het centrum van de Nederlandse West-Indische handel in de vroegmoderne tijd. Ook waren Amsterdammers in de zeventiende eeuw gedurende een korte periode Europese marktleiders in de trans-Atlantische slavenhandel geweest. De vroege Walcherse slavenhandel nam daarentegen geen bijzondere positie in. Pas na 1730 namen Zeeuwse kooplieden duidelijk het voortouw. Waarom kon de Zeeuwse slavenhandel zich toen zo stormachtig ontwikkelen? De hoge regionale concentratiegraad van de Nederlandse handel in slaven in de achttiende eeuw was overigens niet uniek. Ook in Engeland en Frankrijk werd het merendeel van de slavenreizen uitgevoerd vanuit slechts een handjevol havensteden. De redenen hiervoor,

¹ Van Borssele had zitting in de Gecommitteerde Raden van Zeeland als vertegenwoordiger van Willem IV en was ordinaris gedeputeerde namens Zeeland bij de Staten-Generaal. A.J. van der Aa, *Biographisch woordenboek der Nederlanden*, II/2 (Haarlem 1855), 965-966. Zie over deze reis naar Den Haag ook § 6.1.

² NL-HaNA, 1.01.02 (Staten-Generaal - SG), inv. nr. 7821, brief Casparus Ribaut en Jan Guépin aan Staten-Generaal, 21 december 1750.

³ Zie ook Cátia Antunes en Filipa Ribeiro da Silva, ‘Windows of Global Exchange: Dutch Ports and the Slave Trade, 1600-1800’, in: *International Journal of Maritime History* 30/3 (2018), 422-441, 426-428.

alsmede de dominantie van Vlissingen en Middelburg in de Nederlandse slavenhandel, verdienen een nadere beschouwing.

1.1 Walcheren en de Nederlandse slavenhandel

Het eerste Walcherse schip dat met mensen als handelswaar de Atlantische Oceaan overstak is lang geleden verdwenen in de mist van de tijd. Er zijn aanwijzingen dat Zeeuwse kooplieden in het begin van de zeventiende eeuw incidenteel deelnamen aan de slavenhandel. Zo voer een Middelburgs schip in 1605 met Afrikanen naar een Engelse kolonie langs de Wiapoco-rivier in het tegenwoordige Frans-Guyana. Een jaar later kreeg een Vlissingse koopman toestemming om Afrikanen vanuit Guinea over te brengen naar de Portugese kolonie Brazilië.⁴ Het eerste schip dat slaven aanbracht op het Noord-Amerikaanse vasteland was mogelijk een Vlissings kaperschip, dat in 1619 de Engelse kolonie Virginia aandeed.⁵ Van een grootschalige Nederlandse deelname aan de slavenhandel was echter nog geen sprake. Dat veranderde echter kort na 1630.

De opkomst van de Nederlandse slavenhandel

In de jaren na 1600 domineerden Portugese kooplieden de slavenhandel en waren het vooral Spaanse en Portugese koloniën in de Cariben en Zuid-Amerika waar een grote vraag naar slavenarbeid bestond.⁶ De eerste Nederlandse kolonisatiepogingen in het Atlantisch gebied concentreerden zich op de zogenoemde Wilde Kust tussen de rivieren Amazone en Orinoco. Het ging om kleine nederzettingen waarvan de inwoners vooral handeldreven met de lokale bevolking. Deze nederzettingen gingen vaak snel ten onder en de kolonisten hielden zich niet bezig met mijnbouw of grootschalige plantagewerken.⁷ Slechts mondjesmaat voeren schepen naar deze koloniën met slaven

⁴ Ruud Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008), 37.

⁵ Victor Enthoven, 'De Witte Leeuw en de '20. and Odd Negroes', in: Maurits Ebben, Henk den Heijer en Joost Schokkenbroek (red.), *Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland* (Zutphen 2010), 233-248.

⁶ Zie voor de vroege trans-Atlantische slavenhandel Antónia de Almeida Mendes, 'The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries', in: David Eltis en David Richardson, *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven 2008), 63-92. In deze periode was de op één na grootste afzetmarkt voor slaven na Spaans-Amerika de Portugese kolonie Brazilië.

⁷ Zie over vroege Nederlandse kolonisatiepogingen op de Wilde Kust, Henk den Heijer, 'Over warme en koude landen'. Mislukte Nederlandse volksplantingen op de Wilde Kust in de zeventiende eeuw', in: *De Zeventiende Eeuw* 21/1 (2005), 79-90.

aan boord.⁸ Ook op de eerste Nederlandse handelsposten langs de West-Afrikaanse kust was de handel in slaven aanvankelijk van ondergeschikt belang. Pas nadat de in 1621 opgerichte WIC enkele Portugese koloniën en handelsposten wist te veroveren, kwam de Nederlandse slavenhandel op gang.

De WIC was niet alleen een commerciële organisatie, maar ook een oorlogsinstrument van de Staten-Generaal in de Tachtigjarige Oorlog tegen Spanje (1568-1648). Door deze oorlog kreeg de Compagnie de kans om zowel Spaanse als Portugese schepen, koloniën en handelsposten in het Atlantisch gebied aan te vallen, aangezien Spanje en Portugal tot 1640 in een personele unie onder de Spaanse koning verenigd waren. De Compagnie had – net als de VOC – een voor de Republiek kenmerkende gedecentraliseerde structuur. Ze bestond uit vijf afzonderlijke Kamers, waarvan één in Zeeland gevestigd was. Deze Kamers coördineerden hun activiteiten, maar waren tegelijk zelfstandige entiteiten. De eerste ronde van kapitaalinschrijving voor deze risicovolle Compagnie tussen 1621 en 1623 verliep moeizaam, maar leverde uiteindelijk ruim f 7,1 miljoen op. Daarvan was ruim f 1,3 miljoen ingetekend op de Zeeuwse Kamer van de WIC.⁹ In het octrooi van de Compagnie was vastgelegd dat de Kamer Zeeland twee-negende deel van alle activiteiten van de Compagnie mocht organiseren.¹⁰ Deze zogenoemde negensleutel garandeerde dat de economische bedrijvigheid die de WIC genereerde werd verdeeld over de verschillende Kamers.

De Staten-Generaal gaven de Compagnie het alleenrecht om schepen uit te redden naar de West-Afrikaanse kust ten zuiden van de Kreeftskeerkring en naar Noord- en Zuid-Amerika.¹¹ De eerste jaren na haar oprichting hield de Compagnie zich veelvuldig bezig met het uitreden van kaperschepen, waarbij WIC-kapiteins met enige regelmaat Portugese slavenschepen veroverden.¹² De bewindhebbers ontwikkelden daarnaast een ambitieus plan: het veroveren van een deel van het Spaans-Portugese Atlantische rijk. Zij hadden vooral interesse in de Portugese kolonie Brazilië, in die tijd één van de weinige gebieden in Amerika waar kolonisten op grote schaal suikerriet verbouwden.

⁸ De Zeeuwse Kamer van de WIC reedde in 1626 een jacht uit naar Angola om slaven te kopen voor de volksplantingen van de Compagnie aan de Wilde Kust. W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, I', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 26 (1956), 132-174, 138.

⁹ Henk den Heijer, *De geotrooieerde compagnie* (Deventer 2005), 61. Doeke Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie (1621-1674)* (Hulst 1992), 21.

¹⁰ NL-HaNA, 1.05.01.01 (Oude West-Indische Compagnie - OWIC), inv. nr. 13, *Octroy by de Hooghe Mogende Heeren Staten Generael verleent aen de West-Indische Compagnie*, 3 juni 1621, artikel XI (scan 3).

¹¹ Ibid, artikel I (scan 1).

¹² Volgens WIC-bewindhebber Johannes de Laet veroverden WIC-kaperkapiteins tussen 1623 en 1636 in totaal 2.356 slaven van Portugese slavenschepen. Johannes de Laet, *Historie ofte Iaerlijk Verhael van de verrichtinghen der Geotroyeerde West-Indische Compagnie (...)* (Leiden 1644), appendix (*Kort Verhael*), 21.

Voor de arbeidsintensieve suikerproductie gebruikten de Portugese kolonisten aan het begin van de zeventiende eeuw volop slavenarbeid.

In 1630 ondernam een WIC-vloot onder leiding van admiraal Hendrik Lonck een succesvolle aanval op de Braziliaanse provincie Pernambuco. In de jaren die volgden veroverde de WIC ongeveer de helft van de Braziliaanse kuststrook en de achterliggende plantagegebieden op de Portugezen.¹³ De resulterende kolonie kreeg de naam Nieuw Holland en de suikerproductie kwam enkele jaren na de eerste veroveringen weer op gang. Daarmee had Nederland voor het eerst een kolonie waar de invoer van slaven als arbeiders noodzakelijk was om de productie op peil te houden.¹⁴ Om deze invoer veilig te stellen, gaven de bewindhebbers van de Compagnie opdracht om enkele Portugese handelsposten en steden in West-Afrika te veroveren. In 1637 kreeg de WIC het Portugese fort São Jorge da Mina op de Goudkust in handen en in 1641 volgde een succesvolle aanval op de stad Luanda in Centraal West-Afrika. Vooral die laatste stad speelde een belangrijke rol in de aanvoer van Afrikanen als gedwongen arbeidskrachten voor Brazilië.

Intussen was de slavenhandel van de Compagnie op gang gekomen. Sinds halverwege de jaren dertig van de zeventiende eeuw reedde de WIC met regelmaat slavenschepen uit, die conform de negensleutel verdeeld werden over de vijf Kamers.¹⁵ De bewindhebbers op Walcheren verzorgden in het najaar van 1637 bijvoorbeeld de uitreding van een schip “om swarten te gaen handelen”, waarvoor ze onder andere ijzer en bonen inkochten.¹⁶ Schepen van de Compagnie vervoerden meer dan 31.000 Afrikanen als slaaf naar de Braziliaanse kolonie van Nederland, waarvan ruim 26.000 levend arriveerden.¹⁷ Als de negensleutel consequent is aangehouden, zou de Kamer Zeeland hiervan ruim een vijfde hebben vervoerd. Van een geregelde Walcherse slavenhandel was echter nog geen sprake, aangezien de meeste WIC-slavenschepen in

¹³ Wim Klooster, *The Dutch Moment. War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World* (Ithaca, NY 2016), 49-53, 63-73.

¹⁴ Volgens gouverneur Johan Maurits van Nassau-Siegen was de suikercultivatie in Brazilië onmogelijk zonder slavenarbeid. P.M. Netscher, *Les Hollandais au Brésil. Notice historique sur les Pays-Bas et le Brésil au XVIIe siècle* (Den Haag 1853), 119-120.

¹⁵ Alexander Bick, *Governing the Free Sea: The Dutch West India Company and Commercial Politics, 1618-1645* (Dissertatie Princeton University, 2012), 214.

¹⁶ W.S. Unger, ‘Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, I’, in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 26 (1956), 133-174, 139. NL-HaNA, OWIC 23, vergadering Kamer Zeeland 12 oktober 1637 (scan 113).

¹⁷ Ernst van den Boogaart en Piet Emmer, ‘The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650’, in: H.A. Gemery en J.S. Hogendorn (red.), *The Uncommon Market : Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York 1979) , 367-369.

deze periode vanuit Pernambuco heen en weer voeren naar West-Afrika en niet vanuit Nederland.¹⁸

Europese marktleiders

De slavenhandel was in deze jaren commercieel gezien een veelbelovende activiteit van de WIC. Hoewel de bewindhebbers particuliere Nederlandse kooplieden tegen betaling gedeeltelijk toegang gaven tot hun octrooigebied, bleef de slavenhandel een monopolie van de Compagnie. Het transport van slaven naar Nederlands-Brazilië kwam in 1645 echter abrupt tot stilstand toen Portugese kolonisten in verzet kwamen tegen het Nederlandse bewind. Bovendien heroverden de Portugezen in 1648 Luanda in West-Afrika. De Compagnie raakte door al deze tegenslagen in forse financiële problemen. Terwijl de WIC tot 1654 bezittingen hield in Brazilië, verschoof het economisch zwaartepunt in het Atlantisch gebied van het zuiden naar het noorden. Vooral de introductie van suikerriet in het Caribisch gebied speelde hierin een belangrijke rol. Mede gestimuleerd door Nederlandse kennis en kapitaal kwam een *sugar boom* tot stand, aanvankelijk met name op Engelse en Franse Caribische eilanden. De toename van het aantal plantages in deze regio leidde ook tot een toename van de vraag naar slavenarbeid. Bovendien bleef ook de vraag naar Afrikaanse slaven in de Spaanse koloniën groot. De WIC leek ideaal gepositioneerd om van deze ontwikkelingen te profiteren. De Compagnie bezat nog steeds een goede commerciële infrastructuur in West-Afrika, met name rond Elmina op de Goudkust. Daarnaast beheerde de WIC in het Caribisch gebied enkele steunpunten, waarvan Curaçao de belangrijkste was. De financiële staat van de organisatie was echter zo beroerd, dat de bewindhebbers slechts met de grootste moeite uitredingen konden financieren. Er zat niets anders op dan particuliere kooplieden in te schakelen om onder voorwaarden – bijvoorbeeld tegen halve winst – slavenschepen uit te redden.

Het derde kwart van de zeventiende eeuw was een bijzondere periode voor de Nederlandse slavenhandel. Ondanks de slechte financiële staat van de WIC, waren Nederlandse slavenhandelaren destijds Europees marktleider. Waarschijnlijk vervoerden particuliere Nederlandse schepen (met of zonder toestemming van de WIC) in deze periode ongeveer de helft van alle mensen die vanuit West-Afrika als slaaf naar Noord- en Zuid-Amerika werden gebracht. Nederlandse slavenhandelaren leverden vooral slaven aan Franse en Spaanse kolonisten in de Cariben en het Zuid-Amerikaanse vasteland. Dat leidde in Europese hoofdsteden tot irritatie. In navolging van de Engelsen

¹⁸ Zie ook Paesie, 'Zeeuwen en de slavenhandel', 4.

met hun *navigatio acts* (1651), kwamen de Fransen in de jaren zestig van de zeventiende eeuw met economische wetgeving die er mede op gericht was de rol van de Nederlanders te verkleinen. Ook de Spaanse Kroon probeerde actief de dominantie van de Nederlandse slavenhandel te verkleinen. Volgens het vredestraktaat tussen Nederland en Spanje uit 1648 was directe handel tussen inwoners van Spaans-Amerika en de Nederlandse Caribische koloniën verboden, maar in de praktijk vond er volop smokkel plaats. In 1662 stelde de Spaanse koning daarom opnieuw een zogenoemd *asiento de negros* in, waarbij de Kroon het exclusieve recht om slaven te leveren in de koloniën verkocht aan particulieren. Dit *asiento* werd dat jaar verleend aan de Genuase kooplieden Domingo Grillo en Ambrosio Lomelino. Uit de voorwaarden van het contract blijkt dat de Spaanse koning verwachtte dat Grillo en Lomelino slavenschepen zouden uitreden die vanuit West-Afrika rechtstreeks naar enkele Spaans-Amerikaanse havensteden voeren. In de praktijk maakten zij echter gebruik van de WIC als belangrijkste onderaannemer, die de slaven leverde via Curaçao. De Compagnie schakelde op haar beurt particuliere kooplieden in. Hoewel de Kamer Zeeland ook contracten sloot met particulieren in het kader van de *asiento*-handel, vertrokken de meeste slavenschepen in deze periode vanuit Amsterdam.¹⁹ Waarschijnlijk zijn er tussen 1651 en 1674 zo'n 100.000 mensen door Nederlanders als slaaf uit West-Afrika weggevoerd, waarvan ongeveer 10 procent op schepen die vanuit Zeeland voeren.²⁰

Slavenhandel van de tweede WIC

De slechte financiële positie van de WIC bleef niet zonder gevolgen. Door het veelvuldig contracteren van particuliere kooplieden voor de slavenhandel waren het bovendien particulieren die het meeste profijt hadden van de *asiento*-handel.²¹ Uiteindelijk werd de Compagnie in 1674 geliquideerd, hoewel er direct een tweede WIC werd opgericht. Aandeelhouders in de oude Compagnie kregen – tegen bijbetaling – een aandeel in deze nieuwe organisatie. Dit verschafte de Compagnie nieuw werkkapitaal, waarmee ze de slavenhandel voortaan weer voor eigen rekening kon uitvoeren. Tot het eind van de zeventiende eeuw bleef de slavenhandel in het kader van het *asiento* belangrijk. Een opkomende pijler van de slavenhandel in het laatste kwart van de zeventiende eeuw,

¹⁹ Cátia Antunes en Filipa Ribeiro da Silva, 'Amsterdam Merchants in the Slave Trade and African Commerce, 1580s-1670s', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 9/4 (2012), 3-30, 7-8.

²⁰ TSTD, Estimates database. Paesie, 'Zeeuwen en de slavenhandel', 5.

²¹ In de agenda voor de vergadering van de Heren XIX (het overkoepelende college van bewindhebbers van alle Kamers) in 1669 stond onder meer het punt hoe de Compagnie ook de voordelen van de slavenhandel kon verkrijgen "die de (...) rederijen als nu genieten". NL-HaNA, OWIC 29, Notulen van de Kamer Zeeland, 7 maart 1669 (scan 241).

werd gevormd door de Nederlandse koloniën op de Wilde Kust. Deze koloniën, van oost naar west Suriname, Berbice en Essequibo (van waaruit rond 1740 ook de rivier Demerara werd gekoloniseerd) maakten in deze jaren een snelle ontwikkeling door tot plantagekoloniën. Zo steeg het aantal suikerplantages in Suriname van vijftig in 1683 tot zo'n tweehonderd in 1713.²² Deze ontwikkeling ging gepaard met een toenemende vraag naar slaven. Als monopolist van de Nederlandse slavenhandel was de WIC ervoor verantwoordelijk om aan deze vraag te voldoen.²³

Na de herstructurering van de WIC in 1674 steeg het Zeeuwse aandeel in de Nederlandse slavenhandel. Dat kwam ten eerste doordat de Compagnie weer voor eigen rekening slavenschepen uitreedde. Door de negensleutel gold dat ook voor de Kamer Zeeland. Tussen 1676 en 1700 vertrokken in totaal 48 slavenschepen van de Compagnie vanuit Walcheren. Ongeveer de helft daarvan ging naar één van de koloniën op de Wilde Kust, de rest was hoofdzakelijk bestemd voor Curaçao. Opvallend genoeg verzorgde de Zeeuwse kamer in deze periode bijna 30 procent van de totale WIC-slavenhandel, dus zelfs meer dan de negensleutel voorschreef. Bovendien kwam in deze periode de Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika langzaam op gang. De smokkelschepen (zogenoemde lorrendraaiers) ontdoken het WIC-octrooi, waardoor smokkelen een risicovolle bezigheid was. Toch werden met name vanuit Walcherse havens steeds meer lorrendraaiers uitgereed voor de retourhandel op West-Afrika en voor de slavenhandel, vooral na 1700.²⁴ Tussen 1675 en 1730 werden er op Zeeuwse lorrendraaiers zo'n 44.500 Afrikanen als slaaf weggevoerd uit West-Afrika, terwijl dat aantal voor WIC-schepen van de Kamer Zeeland op ongeveer 46.500 lag.²⁵

De Zeeuwse smokkelhandel op Afrika kreeg dus een enorme omvang. Dat is grotendeels te verklaren door de verslechterde concurrentiepositie van Zeeland ten opzichte van Hollandse havensteden in andere handelstakken. Het in de periferie gelegen Walcheren dolf veelvuldig het onderspit tegen de Amsterdamse dominantie. Door specialisatie probeerde men de economische teruggang tegen te gaan. Zo specialiseerden vooral Vlissingse kooplieden zich in het uitreden van kaperschepen, een praktijk die echter alleen in oorlogstijd mogelijk was. Buiten oorlogstijd werd onder meer soelaas gevonden in de smokkel op de Spaanse koloniën in Amerika en op West-Afrika. De smokkelhandel op West-Afrika was de WIC een doorn in het oog, hoewel de bewindhebbers van de Kamer Zeeland er nauwelijks of geen bezwaar tegen hadden. De Compagnie reedde wel kruisers uit, die jacht maakten op lorrendraaiers. Vooral in de

²² Henk den Heijer, *Geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2013), 135.

²³ Ibid, 159-160.

²⁴ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 78.

²⁵ Paesie, 'Zeeuwen en de slavenhandel', 7.

jaren na de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) veroverden deze kruisers tientallen Zeeuwse smokkelschepen in West-Afrika.²⁶ Dat gebeurde niet zelden na een felle strijd. Volgens een memorie door Zeeuwse slavenhandelaren gebeurde het meer dan eens, “dat men Prince teegens Prince Vlag heeft sien slaan, en dus den eenen Nederlander den anderen in een soort van een binnelandsche oorlog malkanders dierbaar bloed sien storten en vergieten”.²⁷ De patrouilles door compagniekruisers leverden de Zeeuwse smokkelaars aanzienlijke schade op, tussen 1714 en 1725 geraamd op f 1,5 miljoen.²⁸

Het monopolie van de WIC was formeel vastgelegd in een octrooi. Dat document had geen onbeperkte geldigheidsduur en de bewindhebbers moesten regelmatig een verzoek tot verlenging indienen bij de Staten-Generaal. Het octrooi van de (tweede) WIC uit 1674 was in 1700 voor een periode van dertig jaar verlengd. In de aanloop naar de octrooiverlenging van 1730 startten Vlissingse en Middelburgse kooplieden een lobby om vrije toegang te krijgen tot het Afrikaanse octrooigebied van de Compagnie in ruil voor het betalen van recognitie.²⁹ Ze kregen grotendeels hun zin. Volgens het octrooi van 8 augustus 1730 moest de WIC voortaan particuliere kooplieden dulden in West-Afrika. De bewindhebbers kregen nog voor elkaar dat de Goudkust – waar de Compagnie een aantal forten bezat – gesloten bleef voor particuliere handel, maar zij moesten in 1734 toestaan dat particuliere Nederlandse schepen ook daar handeldreven. Alleen de levering van slaven in de Nederlandse koloniën op de Wilde Kust bleef voorbehouden aan de WIC. Vanwege tegenvallende resultaten gaven de bewindhebbers dat laatste monopolie in 1738 vrijwillig op.

De eerste fase van de vrijhandelsperiode

De slavenhandel vanuit Walcheren na 1730 is in verschillende fasen te verdelen. De eerste fase beslaat de ongeveer 25 jaar na de openstelling van de slavenhandel voor particulieren. Het is een fase waarin de slavenhandelaren zonder veel succes zochten naar manieren om de handel winstgevend te maken. In de 25 jaar na 1755 – de tweede fase – braken economisch betere tijden aan, geholpen door externe factoren. In deze periode kwamen echter ook enkele structurele problemen aan het licht die de sector op de rand van de afgrond brachten. Tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) kwam

²⁶ Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 294-295.

²⁷ *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760. Een kopie van de memorie is opgenomen in NL-HaNA, VWIS 10 (citaat op scan 2).

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 302-307.

de slavenhandel vanuit Walcheren vrijwel geheel tot stilstand, om in de jaren daarna nog maar op beperkte schaal hervat te worden.

Na 1730 waren particuliere Zeeuwse handelskantoren al snel op zoek naar manieren om de handel op West-Afrika en de slavenhandel op een winstgevende manier te organiseren. De financiële resultaten van de eerste particuliere slavenreizen in de vrijhandelsperiode waren echter beroerd. Volgens een achttiende-eeuwse memorie van Zeeuwse slavenhandelaren liepen de verliezen op tot tienduizenden guldens per reis.³⁰ Dat blijkt ook uit overgeleverde gegevens van één van deze Walcherse reizen naar West-Afrika. De Middelburgers Johan Cornelis Radermacher en Aarnout Steenhart richtten in 1730 een rederij op om te profiteren van de vrije handel op West-Afrika. Eén van hun eerste reizen was die van de *Burggraaf*. Kapitein Adriaan Pauw verscheen in 1732 met dat schip op Curaçao om slaven te verkopen. Volgens de Nederlandse gouverneur van het eiland had Pauw op veertien zielen na al de slaven die hij had ingekocht verloren. Het is onbekend hoeveel mensen Pauw in Afrika heeft gekocht van Afrikaanse slavenhandelaren, maar de boodschap van de gouverneur suggereert een enorme sterfte aan boord van de *Burggraaf*. De reis leverde de investeerders dan ook een verlies van 52 procent op.³¹

Ook de eerste ervaringen van de MCC in de slavenhandel waren niet positief. Aanvankelijk stelde de directie van de compagnie een uitgebreid plan op om optimaal te profiteren van de Afrikaanse handel. De directeuren wilden meerdere kleine schepen voor korte reizen naar Afrika sturen om daar in lokale Afrikaanse producten te handelen. De kapiteins mochten ook slaven inkopen, maar die moesten ze verzamelen op slechts één van de schepen. Alleen dat schip zou een trans-Atlantische oversteek maken. Het plan bleek echter onwerkbaar en alle MCC-schepen die tussen 1730 en 1732 naar Afrika voeren maakten retourreizen zonder in West-Indië te zijn geweest. Het eerste schip dat de directeuren specifiek op een slavenreis stuurden was het *Hof van Zeeland*. Toen kapitein Jan de Moor in 1734 terugkeerde van Curaçao, bleek bij het sluiten van de boeken dat de reis een verlies van 25 procent had opgeleverd.³² De MCC hervatte haar deelname aan de slavenhandel na dit teleurstellende begin pas weer in 1740, toen de compagnie aan een nieuw experiment begon. Ditmaal sloten de directeuren contracten af met de Sociëteit van Suriname, waarbij de verkoopprijzen voor in Suriname te leveren slaven vastlagen. De resultaten van deze constructie vielen echter ook tegen.³³

³⁰ *Memorie over de vaart en commercie (...)*, NL-HaNA, VWIS 10 (scan 3).

³¹ Jan Parmentier, 'De rederij Radermacher & Steenhart (1730-1734). Zeeuwse Guinea-vaart en slavenhandel met Zuidnederlandse participatie', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 11/2 (1992), 137-151, 147.

³² Bijlage B.

³³ Corrie Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commercie Compagnie 1720-1755* (Middelburg 2000), 92.

Walcherse reders zagen in de hoge recognitie die zij voor alle reizen naar West-Afrika aan de WIC verschuldigd waren een belangrijke oorzaak voor de slechte resultaten. De WIC had krachtens het vernieuwde octrooi van 1730 recht op een vergoeding van reders die in haar octrooigebied wilden handeldrijven. Voor de Afrikaanse vaart en de slavenhandel werd om die reden de lastgeldregeling in het leven geroepen. Alle schepen werden voor aanvang van iedere reis gemeten door een ijkmeester van de Compagnie. De hoogte van het te betalen bedrag was afhankelijk van de inhoud van het schip, gemeten in lasten. In ruil voor het lastgeld verkregen handelskantoren een paspoort dat de kapitein onderweg desgevraagd aan officieren van Compagnieschepen moest tonen. Dit document hadden een beperkte geldigheidsduur om te voorkomen dat meerdere reizen op hetzelfde paspoort gemaakt konden worden. De regeling lijkt welhaast speciaal ontworpen te zijn voor de Zeeuwse situatie, aangezien het gewest erom bekend stond dat er veel belasting werd ontdoken.³⁴ Met de grootte van schepen, gemeten door de WIC, viel echter lastig te frauderen.

De meetmethode voor schepen en het daaruit resulterende bedrag aan verschuldigde recognitie werd behandeld in artikelen 3, 4 en 8 van het reglement op de vrije vaart. Het derde artikel stipuleerde dat de maximaal toegestane lengte voor schepen op de Afrikaanse vaart 120 voet (33,9 meter) was. Fluitschepen waren bovendien verboden, doordat de standaardberekening van het laadvermogen voor dit type schip niet toereikend was.³⁵ Conform artikel 4 moesten reders en ijkmeesters van de WIC de lengte, breedte en diepte van de schepen meten als basis voor de berekening. Het product van de meetresultaten werd gedeeld door 400 om zo de scheepsinhoud in lasten te verkrijgen. Daarvan werd vervolgens nog 25 procent afgetrokken, omdat een deel van de laadruimte in beslag werd genomen door scheepsbenodigdheden en victualie in plaats van handelsgoederen. Hoewel de WIC deze meetmethode al vóór 1730 toepaste voor het meten van particuliere schepen naar Amerikaanse bestemmingen, kwamen Vlissingse en Middelburgse reders ertegen in bezwaar. In 1731 benaderde een groep “boeckhouders en reeders van dertien fregat-schepen, geëquipeert zynde ende noch werdende in de steeden Middelburgh en Vlissingen na de kust van Africa” de Staten-Generaal met een rekest.³⁶ Volgens de rekestranten leverde de gebruikte meetmethode geen goede inschatting van het laadvermogen van de schepen. Ondanks het feit dat de vijf Admiraliteiten in de Republiek – om advies gevraagd door de Staten-Generaal – ook

³⁴ F. Snapper, ‘Statistische gegevens betreffende de Zeeuwse convooien en licenten uit de 17e en 18e eeuw’, in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 29 (1961-1962), 260-301, 263-264.

³⁵ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 150.

³⁶ NL-HaNA, Staten-Generaal 7749, rekesten 1731 januari-april, rekest 10 januari 1731.

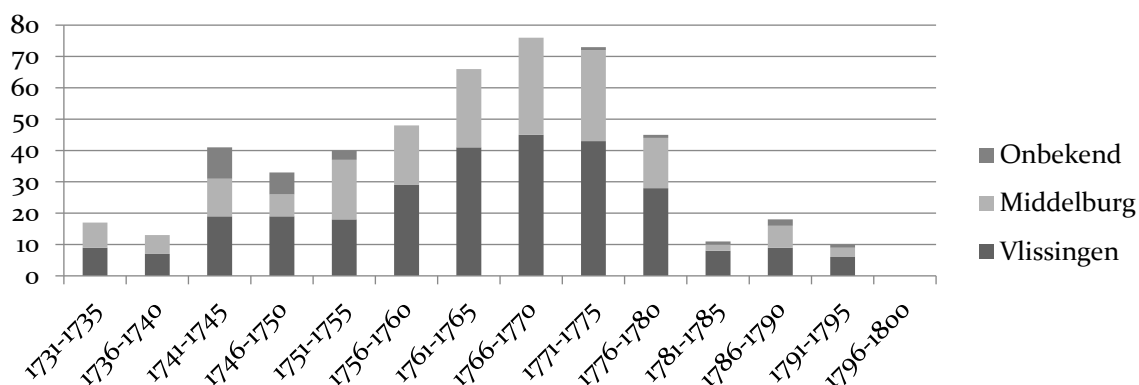
kritiek hadden op de meetwijze van de WIC, werd er op voorspraak van de Staten van Holland niets aangepast.³⁷

Een belangrijkere reden voor de slechte resultaten dan het hoge lastgeld, was de sterke internationale concurrentie in West-Afrika, vooral van Engelse en Franse slavenschepen. De Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748), waarin Groot-Brittannië en Frankrijk zich in oppositionele coalities bevonden en die vooral voor de Franse scheepvaart noodlottig was, gaf Walcherse schepen echter een kans hun slavenhandel met meer profijt te bedrijven doordat de concurrentie tijdelijk afnam. Toen de Republiek in 1747 in de oorlog werd meegesleept, was dit voordeel voorbij. Veel Walcherse rederijen – waaronder de MCC – verruilden de slavenhandel in deze periode voor de kaapvaart. Voordat de MCC een kaperschip kon uitreden, was de vrede echter al getekend. De Europese vrede leidde aanvankelijk tot hernieuwde malaise voor de Walcherse slavenreders.

Op de middellange termijn had de Oostenrijkse Successieoorlog toch een gunstig effect op de Walcherse slavenhandel. Hollandse kooplieden voeren een groot deel van hun ruwe suiker en koffie aan via Franse havens en de oorlog had laten zien hoe kwetsbaar deze connectie was. Om minder van de Fransen afhankelijk te zijn en om meer te profiteren van de stijgende prijzen voor tropische landbouwproducten, steeg de interesse om te investeren in de Surinaamse plantagelandbouw. Via zogenoemde negotiatieleningen werden vele miljoenen in Suriname gepompt, waardoor deze kolonie zich snel kon ontwikkelen. Ook Essequibo beleefde in deze jaren een forse groei en vanuit deze kolonie werd steeds meer werk gemaakt van de kolonisatie van de nabijgelegen Demerara-rivier. De snelle groei leidde tot een groeiende vraag naar slavenarbeid om de vele plantages in de koloniën draaiende te houden. Vanaf het begin van de jaren vijftig van de achttiende eeuw vertoonde de Walcherse slavenhandel een duidelijk stijgende lijn. De daaropvolgende decennia waren het hoogtepunt van deze handelssector op het eiland (zie figuur 1-1). Een nieuwe oorlog tussen Engeland en Frankrijk (de Zevenjarige Oorlog, 1756-1763) waarin Nederland neutraal bleef, hielp de Walcherse slavenhandelaren daarbij door de concurrentie in West-Afrika te verkleinen.

³⁷ Zie voor de verschillende antwoorden van de Admiraliteiten NL-HaNA, Staten-Generaal 5777, Ingekomen ordinairis brieven, West-Indische zaken, 1730-1735.

Figuur 1-1: Aantal uitredingen van Walcherse slavenschepen in de vrijhandelsperiode



Bron: TSTD, Middelburgsche Courant

Walcherse slavenhandel na 1755

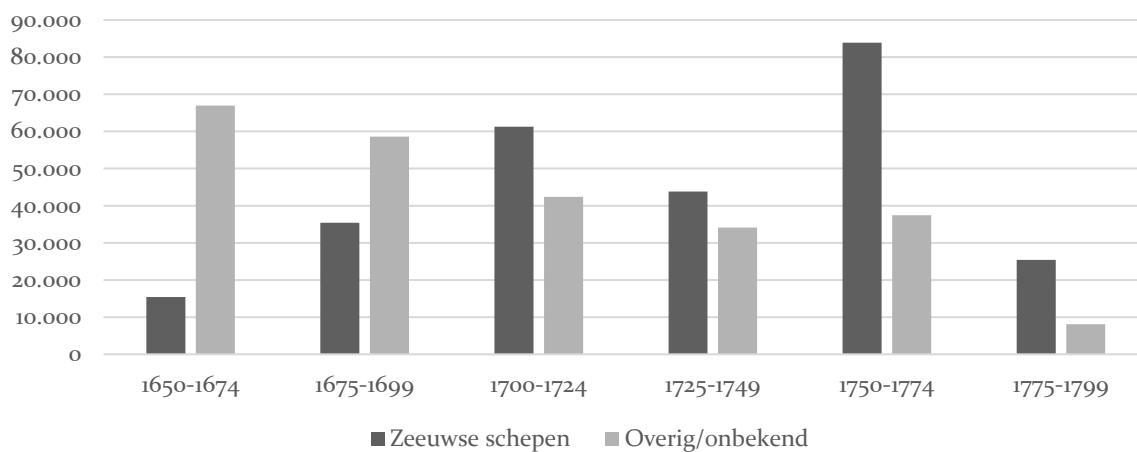
Kapiteins van Walcherse slavenschepen kochten hun slaven in West-Afrika meestal langs de kust van Guinea of meer naar het zuiden aan de Loango-Angolakust. Een uitreiding naar Guinea begon vrijwel altijd langs de kust waar tegenwoordig Liberia ligt, een kustlijn die handelaren destijds de Bovenkust noemden. De schepen zakten langzaam de kust af richting de Ivoorkust en de Goudkust, alvorens naar West-Indië te zeilen. Kapiteins deden meerdere handelsplaatsen aan en de handel vond plaats aan boord van de schepen. Dat was in tegenstelling tot de handel op de Loango-Angolakust, waar kapiteins vaak maar één handelsplaats aandeden en handelden vanuit (tijdelijke) factorijen aan wal. Zeeuwse slavenschepen bezochten daar vooral de handelsplaatsen Cabinda en Malembo. Vlissingse slavenschepen voeren vaker dan Middelburgse naar de Loango-Angolakust.³⁸

In de Nederlandse West-Indische koloniën hadden Nederlandse handelaren officieel het alleenrecht op de invoer van slaven. Walcherse slavenhandelaren verkochten hun slaven soms op de Caribische eilanden, meestal Sint Eustatius of Curaçao. Vaker voeren de kapiteins van deze schepen echter naar de Nederlandse koloniën op de Wilde Kust, meestal Suriname. De voorkeur voor Suriname had verschillende redenen. Ten eerste lag die kolonie het oostelijkst op de Wilde Kust. Mochten de slavenprijzen in die kolonie tegenvallen, dan was het relatief makkelijk om verder naar het westen door te zeilen naar bijvoorbeeld Essequibo/Demerara of een Caribisch eiland. Terugvaren vanuit die kolonies naar Suriname was door de heersende

³⁸ Zie bijlage C, tabel C-3.

wind- en zeestromen veel lastiger. Een tweede reden waren de betere betalingsvoorwaarden die planters in Suriname konden bieden (zie hoofdstuk 3). Kolonisten betaalden de slaven soms in natura, in de vorm van tropische landbouwproducten. Meestal betaalden zij echter met wisselbrieven, doorgaans getrokken op Amsterdamse handels- en bankiershuizen. Het veelvuldige gebruik van wisselbrieven voor grote bedragen maakte de Zeeuwse slavenhandel gevoelig voor financiële crises. Vooral de crisis in 1772 was een grote schok en zorgde ervoor dat veel wisselbrieven die planters in betaling voor slaven gaven oninbaar bleken. Als gevolg daarvan waren slavenhandelaren steeds meer geneigd om betaling in natura te eisen.

Figuur 1-2: Aantallen vervoerde slaven op Nederlandse slavenschepen, 1650-1799



Bron: TSTD

Tabel 1-1: West-Indische bestemmingen van Walcherse slavenschepen

	Suriname	Essequibo/ Demerara	Berbice	Curaçao	St. Eustatius	Overig/ onbekend
1730-1739	2	1	2	5	0	15
1740-1749	62	4	2	0	0	10
1750-1759	59	0	3	4	4	9
1760-1769	98	8	7	10	4	11
1770-1779	50	23	5	6	17	21
1780-1789	8	13	1	0	1	14
1790-1799	6	4	0	0	0	3
	285	53	20	25	26	83

Bron: TSTD

Vanaf de tweede helft van de jaren zeventig ging de Walcherse slavenhandel hard achteruit. Daarvoor zijn diverse oorzaken aan te wijzen. Allereerst kwamen veel

slavenhandelaren op Walcheren in een ernstige liquiditeitscrisis, doordat het betalingsverkeer tussen de koloniën op de Wilde Kust en Nederland ernstig verstoord raakte door financiële crises. Daarnaast werd de internationale concurrentie steeds heftiger. Vooral Engelse slavenschepen waren in veel West-Afrikaanse regio's in de meerderheid. Dat gaf Engelse kapiteins de mogelijkheid om Walcherse slavenschepen in hun handel actief tegen te werken.³⁹ De winsten van de meeste slavenreizen waren bovendien niet hoog, terwijl kapiteins van Walcherse slavenschepen de marges vaak extra onder druk zetten met illegale privéhandel. Oorlogsomstandigheden brachten deze structureel verzwakte Walcherse slavenhandel vervolgens een vrijwel fatale slag toe. Sinds 1776 was Engeland in oorlog met dertien van haar Amerikaanse koloniën en vanaf 1778 wederom ook met Frankrijk. Engelse kaperschepen begonnen zich steeds agressiever op te stellen ten opzichte van Nederlandse koopvaardij schepen, omdat deze schepen Franse (dus vijandelijke) goederen zouden vervoeren. Ook Walcherse slavenschepen, die soms Franse suiker vervoerden vanaf Caribische eilanden, liepen risico's.⁴⁰ De schade bleef echter beperkt, totdat Nederland eind 1780 bij de oorlog betrokken raakte. Tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) werden minstens vijftien Walcherse slavenschepen door de Engelsen veroverd: het grootste deel van de Walcherse slavenhandelsvloot.

De Staten-Generaal riepen na de oorlog een commissie in het leven om steunmaatregelen voor de Nederlandse West-Indische handel te onderzoeken. De commissie stond onder leiding van Hendrik van Wijn, de raadspensionaris van Gouda. Eén van de twee andere leden was Nicolaas Cornelis Lambrechtsen, een Vlissinger die diverse stedelijke en gewestelijke regeringsposten had bekleed. Hij was vertrouwd met de belangen van de Walcherse economie. Zelf schreef Lambrechtsen later dat hij zijn

³⁹ Zie bijvoorbeeld de klacht van kapitein David Mulder, die bij Kaap Lahoe Engelse kapiteins tegenkwam "die seer brutael bennen, zij hebben mijn de negosie aan Annamaboe verboden". NL-MdbZA, MCC 818, brief David Mulder aan directeuren, 31 mei 1763 (scan 9). Johannes Louijssen schreef in 1786 dat "de ondervingdinge leerd, hoe menigmaalen de Nederlandsche slaaven-schepen op de kust komende, of in negotie leggende, door vreemde handel-schepen, inzonderheid door de wingunstige en yverzughtige Engelschen, ontrust, in hunne negotie belemmerd, zelfs niet zelden ten eenemaale in het dryven daar van, belet worden, zo lang het vreemde, byzonderlyk het Engelsch slaaven-schip met negotie bezig is." 'Berigt van de kooplieden te Vlissingen', bijlage bij gedrukte *Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende, in dato 19 October 1786*, p. 38.

⁴⁰ Zowel tijdens de Zevenjarige Oorlog als in de aanloop naar de Vierde Engelse Oorlog werden Nederlandse koopvaardij schepen in de Cariben regelmatig gekaapt door Engelse kaperschepen. De rechtvaardiging hiervoor bestond uit de aantijging dat deze Nederlandse schepen goederen van Engelse vijanden vervoerden. Zie bijvoorbeeld de processtukken van het in 1758 gekaapte MCC-schip *Worstelaar*, afkomstig van een proces voor de *Court of Vice-Admiralty* in Philadelphia. Volgens de kapitein van kaperschip *The Grace* bestond de op Curaçao ingeladen suiker aan boord van het MCC-schip uit "French sugars, and (...) part of the coffee was the produce of Guadaloupe". NL-MdbZA, MCC 1355.4, processtukken 4 oktober 1758 (scan 142). Het schip en de lading werden overigens vrijgegeven, maar de MCC werd niet schadeloosgesteld voor de vertraging.

benoeming in de commissie had geaccepteerd “ter liefde mijner provincie en geboortestad, welke in een accommodement wegens (...) den slaavenhandel, zoo zeer geconcerneerd waren”.⁴¹ De commissie besteedde in haar eindrapport veel aandacht aan de slavenhandel. Eén van de aanbevolen steunmaatregelen betrof de instelling van een premie per ingevoerde slaaf in de Nederlandse West-Indische landbouwkoloniën. Dat idee werd nooit werkelijkheid, maar de Staten-Generaal besloten in 1789 wel het lastgeld af te schaffen.⁴²

Ondanks deze beperkte steun bleek de Walcherse slavenhandel op zijn laatste benen te lopen. De concurrentiepositie van de Nederlandse slavenhandelaren in Afrika was wederom verslechterd en na een zeer korte opleving kwam in de Bataafs-Franse Tijd een einde aan de Walcherse slavenhandel. Tijdens een kortstondige periode van vrede in 1802 kon de MCC nog éénmaal een slavenreis uitreden, maar verder stond de koloniale handel in deze periode vrijwel stil. Bovendien had de sector niet alleen financieel de wind tegen, ook begon het ideologische tij in Europa te keren. De slavenhandel kwam meer en meer in een kwade reuk te staan. In 1814 verbood de nieuwe koning van de Nederlandse eenheidsstaat onder Britse druk de slavenhandel.

1.2 Regionale concentratie

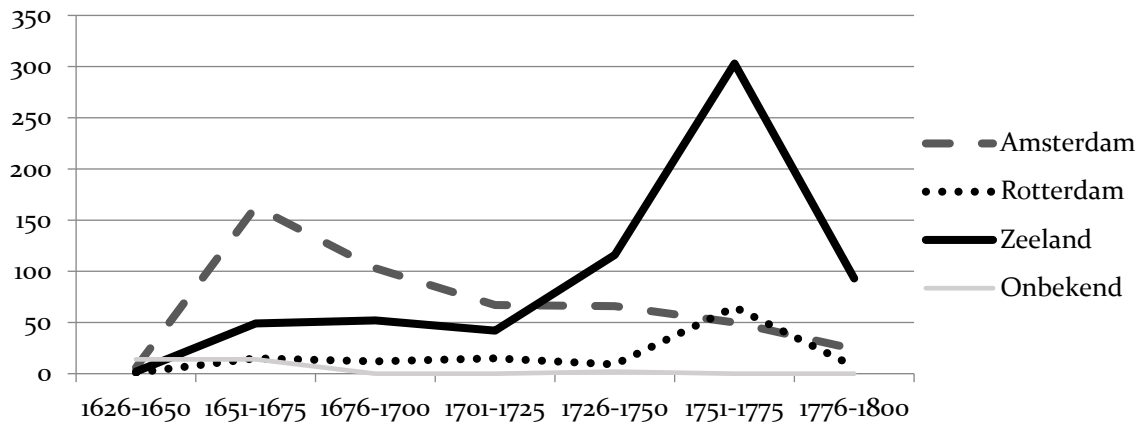
Walcherse slavenhandelaren verzorgden 65 tot 70 procent van alle Nederlandse slavenreizen na 1730 (zie ook figuur 1-3). Deze sterke regionale concentratie is opmerkelijk, maar in internationaal perspectief niet uniek. Ook in Engeland en Frankrijk kende de slavenhandel een sterke mate van regionale specialisatie. Uit tabel 1-2 blijkt dat een overweldigende meerderheid van zo'n 97 procent van alle Engelse slavenreizen in de achttiende eeuw vertrok vanuit slechts drie steden. Naarmate de eeuw vorderde trok was het vooral Liverpool dat de overhand kreeg. De Franse slavenhandel was geografisch iets meer gespreid, maar ook daar waren slechts vier steden in de achttiende eeuw de thuishaven voor 80 procent van alle slavenreizen. Het was vooral Nantes dat de toon zette, hoewel deze stad in het laatste kwart van de achttiende eeuw meer concurrentie te verduren kreeg. In het perspectief van deze cijfers was de

⁴¹ Brief van N.C. Lambrechtsen aan de magistraat van Vlissingen, 6 februari 1790, afgedrukt in *Verzameling van placaten, resolutien en andere authentieke stukken enz. betrekking hebbende tot de gewigtige gebeurtenissen in de maand september mdccclxxxvii (...)* (Kampen 1790), deel 24.

⁴² Van de Voort, *De Westindische plantages*, 206-209. Zie ook NL-HaNA, VWIS 1225, resolutie Staten-Generaal 24 november 1789, met bijbehorend 'Placaat tot aanmoediging der Negerhandel' (vanaf scan 1). Het is opvallend dat de Nederlandse overheid de slavenhandel probeerde aan te moedigen, terwijl de Britse overheid in dezelfde periode de succesvolle Britse slavenhandel restricties oplegde. In de Dolben's Act (1788) kwam het Britse parlement met maatregelen tegen het transporteren van te grote aantallen Afrikanen op slavenschepen.

concentratiegraad van de Zeeuwse havens in de Nederlandse slavenhandel niet uitzonderlijk.

Figuur 1-3: Uitreidingen van Nederlandse slavenschepen, 1626-1800



Bron: TSTD

Tabel 1-2: Regionale concentratie in de Noordwest-Europese slavenhandel

	1701-1725	1726-1750	1751-1775	1776-1800	1701-1800
Engeland					
<i>Totaal aantal slavenreizen</i>	1.338	1.830	3.041	2.464	8.673
Liverpool	6%	29%	56%	73%	48%
Londen	63%	26%	18%	15%	26%
Bristol	29%	45%	19%	11%	24%
Andere havens (20)	1%	1%	7%	1%	3%
Frankrijk					
<i>Totaal aantal slavenreizen</i>	356	768	959	1.208	3.291
Nantes	55%	49%	48%	33%	43%
La Rochelle	11%	21%	9%	12%	13%
Le Havre	8%	2%	12%	20%	12%
Bordeaux	1%	8%	12%	17%	12%
Andere havens (14)	25%	20%	20%	18%	20%
Nederland					
<i>Totaal aantal slavenreizen</i>	245	201	419	124	989
Zeeuwse havens	62%	60%	73%	75%	68%
Andere havens (8)	38%	40%	27%	25%	32%

Bron: TSTD

Een specialistische handelstak

Sterke regionale concentratie was dus een algemeen kenmerk van de achttiende-eeuwse slavenhandel in Noordwest-Europa. Deze concentratie hing nauw samen met de complexiteit van de handel in slaven. Voor het uitreden van een slavenschip was specialistische kennis van markten in zowel West-Afrika als West-Indië nodig, naast een effectief netwerk van betrouwbare correspondenten. Bovendien kon het jaren duren voordat de verkoopopbrengsten vanuit de Amerikaanse koloniën volledig geremitteerd waren naar Europa. De slavenhandel was daardoor het terrein van specialisten.⁴³ Volgens David Richardson ontstond in Engeland in de achttiende eeuw een “management elite” van ervaren slavenhandelaren die het grootste deel van de slavenreizen organiseerde.⁴⁴ Op Walcheren was het niet anders (zie § 2.1).

Naast de complexe logistiek die bij het uitreden van de schepen kwam kijken, hadden ook de officieren op een slavenschip specialistische kennis nodig. Dat gold in de eerste plaats voor de kapitein. Hij diende niet alleen een bemanning van enkele tientallen zeelieden tevreden te houden, maar had ook de verantwoordelijkheid voor soms honderden mensen die zich als slaaf op zijn schip bevonden. Naast vakkundig zeemanschap moest hij bovendien beschikken over een flinke dosis commercieel inzicht. Kapiteins op slavenschepen konden hun specialistische kennis alleen krijgen door enkele malen mee te varen op een slavenschip in een lagere officiersfunctie. Daardoor waren de beste kandidaten te vinden in steden waar veel slavenhandelaren waren. Een regionale specialisatie in de slavenhandel had dus de neiging om zichzelf in stand te houden. Voor Walcheren blijkt dat ook uit de bronnen. Bij de werving van matrozen was eerdere ervaring in de slavenhandel niet noodzakelijk, maar hogere officieren waren vaak Zeeuwen met ruime ervaring.

Historici hebben diverse verklaringen gegeven voor het feit dat juist Liverpool in Engeland en Nantes in Frankrijk een belangrijke rol speelden in de achttiende-eeuwse slavenhandel. Kenneth Morgan wijst voor Liverpool op geografische factoren. Schepen die vertrokken vanuit deze stad aan de rivier Mersey konden Het Kanaal en de Franse kust ontlopen en zo makkelijker ontkomen aan Franse kaperschepen. Daarnaast was de nabijheid van Man van belang. Dat eiland was een centrum van smokkelhandel waar allerhande goederen voor de handel op Afrika te krijgen waren. Nog een geografisch pluspunt voor Liverpool was de textielindustrie in het nabijgelegen Lancashire, een

⁴³ Anthony Tibbles, ‘Ports of the Transatlantic Slave Trade’, paper voor de *TextPorts Conference* (april 2000). Online beschikbaar op www.liverpoolmuseums.org.uk/ism/resources/slave_trade_ports.aspx [bezoekt op 19 september 2018].

⁴⁴ David Richardson, ‘Profitability in the Bristol-Liverpool Slave Trade’, in: *Revue Française d’histoire d’outre-mer* 62/226-227, 301-308, 301-302.

belangrijke bron van handelsgoederen voor West-Afrika. Het achterland was bovendien door kanalen prima ontsloten.⁴⁵ R.C. Nash verklaart de specialistische functie van Liverpool in het Engelse stedennetwerk op een andere manier. Volgens hem legde Londen zich in de achttiende-eeuwse koloniale handel steeds meer toe op commissiehandel, waarbij koloniale goederen door Londense commissionairs werden verhandeld. Deze stad was het financiële centrum van het land en de belangrijkste markt voor de distributie van diverse koloniale waren. De kapitaalkracht van de stad zorgde er bovendien voor dat Londen een leidende rol ging spelen in de commissiehandel, een vorm van handel waarbij kredietverlening belangrijk was. Enkele kleinere provinciale havens konden wel competitief blijven in diverse vormen van niet-commissiehandel, zoals de handel in vis uit Newfoundland en de slavenhandel.⁴⁶

Pierre Boulle wijst voor Nantes op de belastingvoordelen die de Franse Koning aan die stad gaf en die de internationale handel in het algemeen en de slavenhandel in het bijzonder bevorderden. Zo gold er een vrijstelling voor goederen die geëxporteerd werden naar Afrika. Tot 1733 werden bovendien de verkopingen van de *Compagnie des Indes* in Nantes gehouden. Toen deze activiteit daarna naar de zetel van deze compagnie in het nabijgelegen Lorient verhuisde, bleven kooplieden uit Nantes er nauw bij betrokken. Deze verkopingen waren een belangrijke bron van Indiase textiel, een product dat een belangrijke rol speelde in de Afrikaanse handel. Vóór de openstelling van de Franse slavenhandel in 1716 opereerden diverse geöctrooieerde compagnieën vanuit deze stad aan de Loire, waardoor Nantes met een voorsprong in ervaring begon.⁴⁷ Het overwicht van Nantes lijkt daardoor veroorzaakt te zijn door institutionele factoren.

Geografische en institutionele factoren kunnen de opkomst van de Walcherse slavenhandel niet verklaren. Weliswaar lagen de havens van het eiland gunstiger ten opzichte van de Noordzee en Het Kanaal dan de Hollandse havens, maar dat heeft Amsterdam er nooit van weerhouden om succesvol te worden op handelsgebied.⁴⁸ Op

⁴⁵ Kenneth Morgan, 'Liverpool's Dominance in the British Slave Trade, 1740-1807', in: David Richardson, Suzanne Schwartz en Anthony Tibbles (red.), *Liverpool and Transatlantic Slavery* (Liverpool 2007), 14-42, 20-24. Tibbles, 'Ports of the Transatlantic Slave Trade'.

⁴⁶ R.C. Nash, 'The Organization of Trade and Finance in the British Atlantic Economy, 1600-1830', in: Peter A. Coclanis (red.), *The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Organization, Operation, Practice and Personnel* (Columbia, SC 2005), 95-151, 110-111.

⁴⁷ Boulle, 'Slave Trade, Commercial Organization and Industrial Growth', 76-80.

⁴⁸ Zoals William Temple in 1687 opmerkte over de Nederlandse havens: "The best are *Helversluys* (...) and *Flussingue*, which has little [trade], in comparison of other towns in *Holland*. But *Amsterdam*, that triumphs in the spoils of *Lisbon* and *Antwerp* which before engross'd the greatest trade of *Europe* and the *Indies*, seems to be the most incommodious haven they have, being seated upon so shallow waters, that ordinary ships cannot come up to it without the advantage of tides; nor great ones without unloading." William Temple, *Observations upon the United Provinces of the Netherlands* (8e druk Edinburg 1747), 144. Uit een 'pro memoria' geschreven naar aanleiding van conflicten tussen planters en slavenhandelaren: "Dan wat aangaat de voordeelige situatie van Zeeland boven de Hollandsche havenen, moet gereflecteerd

institutioneel vlak kende Zeeland weinig voordelen voor de provinciale slavenhandel. Slechts het tot 1770 met succes geclaimde Zeeuwse monopolie in de kolonie Essequibo/Demerara zou Walcherse slavenhandelaren hebben kunnen helpen, maar de markt voor slaven in die kolonie was veel kleiner dan die in Suriname.⁴⁹ De oorzaken voor het relatieve succes van de Walcherse slavenhandel liggen dan ook elders.

Zeeland en het Amsterdamse overwicht

In het Nederlandse handelssysteem vervulde Amsterdam een soortgelijke functie als Londen. De Atlantisch-koloniale handel in tropische landbouwproducten was sterk geconcentreerd in de Amstelstad en die stad functioneerde bovendien als financieel centrum van de Nederlandse republiek. Het grootste deel van de Atlantische suiker, koffie, tabak en katoen werd verhandeld via de Amsterdamse stapelmarkt. Amsterdamse investeerders en handelshuizen wisten met hun financiële dienstverlening al in de eerste helft van de achttiende eeuw veel Surinaamse planters aan zich te binden.⁵⁰ Toen de Atlantische plantagekoloniën in de jaren vijftig van de achttiende eeuw een ware hausse beleefden en er vanuit de Republiek massaal werd geïnvesteerd in zogenoemde negotiatieleningen aan plantages, kwam de financiële slagkracht van Amsterdam goed naar voren. Van de door Jan van de Voort onderzochte negotiaties in de periode 1766 tot 1775 werd 81 procent uitgegeven in Amsterdam.⁵¹ Dat leidde ertoe dat de relatie tussen Amsterdam en de West-Indische koloniën (met name Suriname) nog sterker werd. Veel planters in de koloniën waren verplicht om een groot deel van hun productie te verzenden naar de beheerders van de negotiaties in de Republiek. Daardoor verslechterde de positie van handelaren die niet uit Amsterdam kwamen, waaronder dus de Zeeuwen.

De MCC nam na haar oprichting in 1720 aanvankelijk deel aan de bilaterale vaart op Suriname. In de periode tot 1726 reedde de compagnie vanuit Middelburg elf reizen uit naar de kolonie. Acht van deze reizen kwamen terug met een lading suiker voor eigen

worden, dat als men te veel bewyst, men niets bewyst; want dat de provincie Zeeland uit hoofde van die betere situatie in zeer veele takken van commercie, de preaferantie zoude moeten hebben, indien 'er geene omstandigheden waren, die de commercie van daar naar de Hollandsche steden trokken, en waaruit de vreeze der Zeeuwen ontstaat, dat zy, zonder eenig voordeelig beding, den handel op en van Essequibo en Demerary, even als te vooren die op en van Suriname geheel zullen verliezen." NL-HaNA, VWIS 1174, pro memoria, ongedateerd (scan 15).

⁴⁹ Zie voor een bespreking van het provinciaal monopolie verderop in deze paragraaf. De Zeeuwse slavenhandel op Essequibo en Demerara werd bovendien beconcurrereerd door illegale Engelse slavenimporten.

⁵⁰ Karwan Fatah-Black, *White Lies and Black Markets. Evading Metropolitan Authority in Colonial Suriname, 1650-1800* (Leiden 2015), 96.

⁵¹ J.P. van de Voort, *De Westindische plantages van 1720-1795. Financiën en handel* (Eindhoven 1973), 103.

rekening of op vracht, hoewel de resultaten tegenvielen.⁵² Dat kwam met name door de lage vrachtprijzen. Ook bleek het lastig om suiker te laden op schepen die naar Zeeland voeren. Zo lagen er eind 1723 vier Zeeuwse schepen in Paramaribo, waarvan minstens twee volgens MCC-kapitein Reijnske van Overwijck “wel zouden resolveeren op Amsterdam aan te leggen.”⁵³ Volgens Kapitein Anthony Boogermans van de *Nieuwerwerf* werd het probleem deels veroorzaakt door slechte informatievoorziening. Hij was verwonderd “datter nooit geen advijs met de Surinaamse schepen over Amsterdam comen hoe het met de suiker in Zeeland gaad”.⁵⁴ De stad aan het IJ had als centrum van handel en verwerking van koloniale producten een informatievoorsprong, waardoor het voor planters risicovoller was om hun suiker naar een ongewisse markt buiten Amsterdam te sturen.

Ook de slavenschepen die de compagnie later uitreedde, hadden last van het Amsterdamse overwicht in Suriname. MCC-correspondent Pieter van der Werff schreef in 1751 dat hij van zijn Amsterdamse principalen opdracht had gekregen suiker alleen rechtstreeks op die stad te laden, zelfs als Zeelanders hun producten kosteloos binnenlands zouden transporteren naar Holland. Dat leverde immers slechts “vremde behandelingen en verlies van tijd” op.⁵⁵ De Amsterdamse kapitaalvloed door de negotiaties verzwaarde het probleem verder en bovendien bleef het niet beperkt tot Suriname. Zo schreef de correspondent uit Essequibo in 1771: “De meeste luijden zijn zoo verbonden dat [zij] zelf geen meester zijn in wat schip zij hunne producten willen laaden”.⁵⁶ Voor Zeeuwse handelaren was het lastig handeldrijven door het grote Amsterdamse overwicht. Ook in Vlissingen en Middelburg, net als in Liverpool, zocht men een deel van de oplossing in handelstakken die vrijer waren. De slavenhandel was daarvoor na 1730 een belangrijke kandidaat: slaven waren immers nodig om de kolonie draaiende te houden. Bovendien konden de planters de slaven betalen met wisselbrieven, getrokken op hun Amsterdamse correspondenten. Op die wijze was het

⁵² Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 136, 210-211.

⁵³ NL-MdbZA, MCC 310, brieven van gezagvoerders van de fluit *Cornelia*, kapitein Reijnske van Overwijck, Suriname, 19 december 1723 (scan 43).

⁵⁴ NL-MdbZA, MCC 870, brieven van gezagvoerders van de fluit *Nieuwerwerf*, kapitein Anthony Boogermans, Paramaribo, 1 mei 1724 (scan 14). Later herhaalde hij zijn klacht en schreef hij dat één Zeeuwse correspondent eindelijk had gereageerd, maar wel met slecht nieuws over “slegte prijzen van de suijkere in Zeeland, soo dat wij van Zeeland quaad hebben om ons lading te krijgen of het moet meest op Amsterdam vrij geleverd werden.” Ibid, Paramaribo, 6 december 1724 (scan 24). De MCC-kapiteins mochten suiker voor Amsterdam innemen, hetgeen de compagnie dan voor eigen rekening per beurtschip naar Amsterdam zou sturen. Dat maakte de Surinamevaart er niet voordeliger op.

⁵⁵ NL-MdbZA, MCC 54.10, binnengekomen correspondentie Suriname, brief Pieter van der Werff, Suriname, 29 juni 1751 (scan 69).

⁵⁶ NL-MdbZA, MCC 58.4, binnengekomen correspondentie Essequibo, brief Abraham de Codin, Essequibo, juni 1771 (scan 38).

voor Zeeuwse handelaren mogelijk om ondanks de dominantie van Amsterdam op de koloniën te blijven varen

Walcherse wortels op de Wilde Kust

De grote meerderheid van de Zeeuwse slavenschepen na 1730 had als bestemming één van de Nederlandse koloniën langs de Zuid-Amerikaanse Wilde Kust, Suriname, Berbice, Demerara en Essequibo. Op de nederzetting langs de rivier Demerara na, waren al deze koloniën ontstaan in de zeventiende eeuw. Daarnaast hadden ze allemaal hun wortels in Zeeuwse, meer in het bijzonder Walcherse ondernemingen. Vanuit Zeeland kwam er al snel na het ontstaan van de Nederlandse Republiek in de tweede helft van de zestiende eeuw belangstelling voor deze regio. De Spanjaarden hadden nauwelijks vestigingen gesticht aan de Wilde Kust. In Nederlandse ogen was het dus braakliggend terrein. Door er met de lokale bevolking contact te leggen en handel te drijven was het mogelijk om in de regio onder meer verfhout en huiden te verkrijgen. Bovendien deden er in Europa fantastische verhalen de ronde; in het dichte regenwoud dat landinwaarts lag, achter de moerassen en mangroves van de kust, zou een grote hoeveelheid goud te vinden zijn. De interesse in het gebied nam alleen maar toe toen de Engelse Sir Walter Raleigh in 1596 schreef over zijn vermeende ontdekking van een “large, rich and bewtifull empire” in Guyana. Het bleek achteraf een te rooskleurige voorstelling van zaken, maar de aantrekkingskracht die de Wilde Kust hierdoor uitoefende was groot. Vanaf het eind van de zestiende eeuw bezochten Nederlandse schepen de regio en de Zeeuwen speelden al snel een hoofdrol.

In de zeventiende eeuw zijn er vanuit de Republiek minstens vijftien pogingen geweest om op de Wilde Kust een handelspost of kolonie te stichten.⁵⁷ De eerste levensvatbare Nederlandse nederzetting was een kolonie aan de Essequibo-rivier, die het resultaat was van een expeditie uit 1616. Deze expeditie was gefinancierd en opgezet door de Vlissingse burgemeester Jan de Moor. De kolonie zou de eerste worden van een reeks Zeeuwse koloniën aan de Wilde Kust. Ruim tien jaar later, in 1627, ontstond de tweede succesvolle kolonie in de regio: Berbice. De in 1621 opgerichte WIC verleende particuliere kooplieden patroonschappen om – onder bepaalde voorwaarden – kolonisatieprojecten te starten in de Nieuwe Wereld. Op die wijze werd Berbice een patroonschap van de Vlissingse Abraham van Pere. De derde belangrijke Zeeuwse kolonie aan de Wilde Kust werd Suriname, in 1652 gesticht door Engelse kolonisten uit Barbados. Tijdens de Tweede Engelse Zeeoorlog (1665-1667) nam een vloot van de

⁵⁷ Henk den Heijer, ‘Over warme en koude landen’. Mislukte Nederlandse volksplantingen op de Wilde Kust in de zeventiende eeuw’, in: *De Zeventiende Eeuw* 21/1 (2005), 79-90, 84.

Zeeuwse admiraliteit de Engelse kolonie aan de Surinamerivier in. De commandeur van de vloot hernoemde het Engelse fort tot Fort Zeelandia. De kolonie Demerara ontstond in de achttiende eeuw als zusterkolonie van Essequibo.

Aanvankelijk waren de nederzettingen op de Wilde Kust nog vooral handelsposten, opgezet om handel te drijven met de lokale bevolking. In de tweede helft van de zeventiende eeuw ondergingen de Europese nederzettingen echter een transformatie. Geïnspireerd door de succesvolle exploitatie van suikerriet in andere koloniën, eerst in Brazilië en later op enkele Caribische eilanden, stichtten kolonisten ook aan de vruchtbare Wilde Kust suikerplantages. Suriname was zelfs door de Engelsen opgezet als suikerkolonie. De kolonie aan de Essequibo kon met de juiste investeringen ook overschakelen op de productie van suikerriet. Mede met dat doel in het achterhoofd zetten de steden Middelburg, Vlissingen en Veere in 1657 een consortium van regenten en kooplieden op om Essequibo te regeren.

De Zeeuwen probeerden 'hun' koloniën exclusief Zeeuws te houden, wat betekende dat alleen Zeeuwse schepen de koloniën mochten aandoen. Dat bleek uiteindelijk geen haalbare kaart. Het veroverde Suriname werd in 1682 overgedragen aan de WIC, omdat de Staten van Zeeland het onderhoud van de kolonie te duur vonden worden. Een jaar later kwam de kolonie in handen van de Sociëteit van Suriname, waar de Compagnie, de stad Amsterdam en de familie Van Aerssen van Sommelsdijck ieder voor een derde deel in participeerden. Het Amsterdamse overwicht in de Republiek had ook gevolgen voor Berbice. Die kolonie werd tijdens de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) aangevallen door Franse kaperschepen, waardoor de nazaten van Abraham van Pere een hoge brandschatting moesten betalen. Om hun verliezen te beperken, verkochten ze de kolonie aan Amsterdamse kooplieden, die het bestuur uiteindelijk onderbrachten in een daarvoor opgerichte Sociëteit van Berbice.⁵⁸ Alleen Essequibo bleef langer in Zeeuwse handen en was exclusief toegankelijk vanuit Zeeland. Toen de kolonie rond 1750 een nieuwe groeispurt doormaakte, leidde dat tot capaciteitsproblemen. Vanuit Essequibo kwamen steeds meer klachten over de geringe aanvoer van slaven en benodigdheden door de Zeeuwen. Volgens de negentiende-eeuwse historicus Pieter Netscher waren de Zeeuwse bewindhebbers van de WIC "op schromelijke wijze nalatig in de toezending van provisiën en cargazoenen".⁵⁹ Ook in de Republiek gingen er – buiten Zeeland – steeds meer stemmen op om Essequibo en het daarnaast gelegen Demerara open te stellen. Zeeuws lobbywerk wist dat moment nog tot 1770 uit te stellen. In dat jaar beslisten de Staten-Generaal dat de kolonie voortaan

⁵⁸ Cornelis Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791* (Assen 1985), 462.

⁵⁹ P.M. Netscher, *Geschiedenis van de koloniën Essequibo, Demerary en Berbice, van de vestiging der Nederlanders aldaar tot op onzen tijd* (Den Haag 1888), 115.

voor alle ingezetenen van de Republiek openstond, hoewel de Zeeuwen jaarlijks de eerste zestien schepen mochten uitreden.

Dat Zeeuwen aan de basis stonden van de landbouwkoloniën aan de Wilde Kust verklaart niet direct hun overwicht in de achttiende-eeuwse slavenhandel. Het laat echter wel zien dat de regio een belangrijke rol speelde in de Zeeuwse overzeese geschiedenis Volgens Cornelis Goslinga wezen de Zeeuwen er keer op keer op dat de regio was gewonnen met behulp van “Zeelandian money and blood”.⁶⁰ Het valt te betwijfelen of op de Wilde Kust grote Nederlandse landbouwkoloniën tot stand waren gekomen zonder de inspanningen van ondernemende Zeeuwen in de zeventiende eeuw.

Cluster van risicovolle scheepvaart

De vroegmoderne slavenhandel was economisch gezien een risicovolle activiteit. Onzekerheid omtrent slavenprijzen in Afrika en Amerika, de moeizame overdracht van geld vanuit de koloniën naar Europa en de altijd op de loer liggende slavenopstanden en ziektes aan boord waren slechts enkele van de risico's. De resultaten van slavenreizen waren dan ook zeer wisselend; grote winsten waren mogelijk, maar enorme verliezen waren evenmin uitgesloten. Als scheepvaartsector met grote risico's zijn er interessante parallellen te trekken met enkele andere sectoren waar Zeeuwse – in het bijzonder Walcherse – kooplieden ervaring in hadden opgedaan. Het gaat dan in het bijzonder om kaapvaart en smokkelhandel.

De kaapvaart, ook wel commissievaart genoemd, was een activiteit die in de Republiek vooral vanuit Zeeland werd georganiseerd. Kaperscheepen opereerden in oorlogstijd met toestemming van de overheid en moesten dan ook een deel van hun opbrengst afstaan. De Engelse ambassadeur Temple schreef in 1672 dat Zeeuwse zeelieden de beste in de Republiek waren, “which I suppose comes by these having upon all occasions turn'd so much more to privateering and men of war, and those of Holland being generally employ'd in trading and merchant-ships.”⁶¹ Volgens Ivo van Loo was de aanwezigheid van een “militant-calvinistische gemeenschap” in Vlissingen ook debet aan het feit dat deze stad het belangrijkste kaapvaartcentrum van Nederland werd.⁶² Tot het einde van de Tachtigjarige Oorlog waren vooral schepen van de katholieke Spaanse vijand doelwit voor Zeeuwse kaperscheepen. Vanuit dat perspectief is het niet verwonderlijk dat Zeeland aanvankelijk geen voorstander was van de vrede met Spanje

⁶⁰ Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 16.

⁶¹ Geciteerd in I. van Loo, 'Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1585-1800), een inleiding', in: *Zeeland* 15/3 (2006), 105-109, 105.

⁶² *Ibid*, 106.

in 1648. Maar ook na dat jaar was het niet gedaan met de Zeeuwse kaapvaart. Zo organiseerde de Middelburgse *Brasilse Directie* tussen 1645 en 1654 kaapvaartactiviteiten tegen Portugese suikerschepen uit Brazilië. In de decennia daarna waren er regelmatig internationale oorlogen waarin Zeeuwse kaperschepen hun slag konden slaan. Eén van de laatste grote conflicten waar Zeeuwse kapers massaal bij betrokken waren, was de Spaanse Successieoorlog (1701-1713). Tijdens die oorlog veroverden Zeeuwen minstens 1.759 vijandelijke schepen en was de geschatte netto-opbrengst voor de reders *f* 22,7 miljoen. Dat was een stuk hoger dan de opbrengsten van Hollandse kaperschepen, die in totaal *f* 952.238 bedroeg.⁶³

Kaapvaart als specialisme bracht één groot nadeel met zich mee, namelijk dat de Republiek in een internationale oorlog moest zijn verwickeld om er deel aan te kunnen nemen. Volgens Ruud Paesie investeerden veel Zeeuwse kooplieden afwisselend in kaap- en koopvaart, mede afhankelijk van de internationale politieke situatie.⁶⁴ Omdat Zeeland in de reguliere koopvaart terrein verloor ten opzichte van Hollandse steden, investeerden kooplieden ook in vreedstijd vaak in risicovolle niche-activiteiten. De Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika is al ter sprake gekomen. De uitgestrekte Spaanse bezittingen op het westelijk halfrond boden daarnaast volop mogelijkheden vol smokkelhandel. De Spaanse koloniën mochten officieel alleen vanuit Spanje of met bijzondere toestemming van de Spaanse Kroon worden bevoorrad. Dat leidde tot grote tekorten en hoge prijzen in deze gebieden. In de tweede helft van de zeventiende eeuw ontstond er een levendige smokkelhandel op Spaans West-Indië vanaf onder andere Curaçao. Vanaf ongeveer 1670 gingen ook steeds meer Nederlandse smokkelschepen rechtstreeks vanuit de Republiek naar de Spaanse koloniën. Die rechtstreekse handel was vooral een Zeeuwse activiteit.⁶⁵ Ook de MCC reedde ondanks alle risico's tot halverwege de achttiende eeuw smokkelschepen uit naar Spaans West-Indië. Dat was tussen 1720 en 1750 zelfs de hoofdactiviteit van de compagnie.⁶⁶ De ladingen bestonden voornamelijk uit textielwaren, die in de West geruild werden tegen onder meer goud, zilver en koloniale producten.

Paesie pleit er terecht voor om de bovengemiddelde Zeeuwse deelname aan dergelijke risicovolle scheepvaart in samenhang te behandelen. De Zeeuwse deelname aan de kaapvaart en smokkelhandel waren symptoomatisch voor de vroegmoderne economie van Zeeland. Belangrijker is echter de interne verstrengeling in de financiering

⁶³ J. Th. H. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1702-1713* (Middelburg 1986), 138-140.

⁶⁴ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 26-27.

⁶⁵ Klooster, *Illicit Riches*, 84.

⁶⁶ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 137. De risico's konden wel beperkt worden door (kostbare) verzekeringen af te sluiten.

van de diverse vormen van risicovolle scheepvaart. Veel van de investeerders in kaapvaartschepen waren dezelfde personen die hun geld ook in de smokkelhandel staken. Bij de oprichting van de MCC in 1720, die in haar eerste decennia actief deelnam aan de smokkel, werd zelfs specifiek vermeld dat de benodigde investeringen deels gefinancierd konden worden met de “excessieve winsten” uit de kaapvaart.⁶⁷ Bovendien werden kaapvaart en smokkelhandel actief ondersteund door de elite. Zo stonden Walcherse stadsbesturen de Zeeuwse lorrendraaijerij aan het eind van de zeventiende eeuw openlijk toe, ondanks dat deze handel strijdig was met het WIC-octrooi. De legale Walcherse slavenhandel na 1730 past binnen hetzelfde kader van risicovolle scheepvaart. Zelfs de resultaten van de legale slavenhandel waren immers zeer volatiel. Dat Walcherse kooplieden na 1730 een overwicht opbouwden in de slavenhandel was in dat opzicht een voortzetting van de traditie van deelname aan risicovolle scheepvaart.

1.3 Conclusie

In de zeventiende eeuw was het nog helemaal niet duidelijk dat de Walcherse slavenhandel een eeuw later zo'n vlucht zou nemen. Nadat de Nederlandse slavenhandel zich meer ging richten op het transporteren van Afrikanen naar de Nederlandse landbouwkoloniën, kregen de Zeeuwen echter een overwicht in deze handelstak. Dat die landbouwkoloniën Zeeuwse wortels hadden, was een bijkomstigheid. De belangrijkste reden voor de Walcherse interesse in de trans-Atlantische slavenhandel was het feit dat Amsterdamse kooplieden de bilaterale vaart op de Atlantische koloniën domineerden. Zeeuwen moesten in 1770 zelfs hun ‘eigen’ kolonie Essequibo/Demerara – mede onder Amsterdamse druk – openstellen voor niet-Zeeuwen. De Amsterdamse markt voor koloniale producten was beter ontwikkeld dan de Zeeuwse markt. Door deel te nemen aan de slavenhandel konden Walcherse kooplieden dit nadeel letterlijk omzeilen: de primaire afzetmarkt voor slavenhandelaren lag immers in de koloniën.

De slavenhandel had een sterk specialistisch karakter, vooral doordat deelname eraan een grote kennis vereiste van Afrikaanse markten. De toenemende Zeeuwse specialisatie in de slavenhandel versterkte zichzelf daardoor. Zelfs voordat de Staten-Generaal de West-Afrikaanse kust officieel openstelden voor particuliere initiatieven, voeren Zeeuwen al op deze kust. Zij bouwden zo waardevolle netwerken op en verkregen specialistische handelskennis. Die konden zij na de openstelling van de kust in 1730 inzetten. Dat de Nederlandse slavenhandel in de achttiende eeuw zo sterk regionaal

⁶⁷ Ruud Paesie, *De geschiedenis van de MCC* (Zutphen 2014), 27.

geconcentreerd was op Walcheren was niet uniek. De Engelse en Franse slavenhandel kenden een soortgelijke regionale concentratie. De Walcherse slavenhandel was tussen 1755 en 1780 op zijn hoogtepunt. In de jaren na de Vierde Engelse Oorlog wisten kooplieden deze handelstak op kleine schaal te hervatten, maar de Britse overheersing van de Atlantische Oceaan bracht de slavenhandel in de Franse Tijd tot stilstand.

2. Organisatie en financiering

In juli 1787 verliet koopman Jan van der Woordt met zijn gezin de stad Vlissingen. Zijn openlijke sympathie voor de Patriottenbeweging maakte een langer verblijf op Walcheren te riskant. In de zomer van dat jaar was er onrust tussen aanhangers van stadhouder Willem V en patriotten. De patriotten wensten democratische vernieuwingen en lieten zich inspireren door verlichte denkbeelden. Die verlichting bleef beperkt, want tot een breed gedragen afkeuring van de mensenhandel vanuit Afrika kwam het niet.

Opvallend veel Vlissingse slavenhandelaren koesterden patriottistische denkbeelden. Toen Van der Woordt de stad ontvluchtte was hij al meer dan dertig jaar actief in de slavenhandel, aanvankelijk in compagnie met zijn oom Jan van der Moysse en sinds 1767 zelfstandig.¹ Zijn zoon Lambrecht vertegenwoordigde de handelsbelangen van de familie vanuit West-Indië, terwijl de koopman een andere zoon klaarstoomde om het Vlissingse kantoor over te nemen.² Deze Anthony had echter een grote hekel aan kantoorwerk, hij had dichterlijke aspiraties en besteedde zijn tijd liever aan de kunst. Later zou Anthony met afgrijzen terugdenken aan de verwachtingen van zijn vader en “de verslaafdheid tegen mijn wil op het comptoir”.³ In één van zijn gedichten is een verwijzing te vinden naar zijn vaders handelstak. Volgens hem werd hij door zijn vader “onmeêdoogend gedoemd tot een leven, als ’t leven der slaven”.⁴

Het kantoor van Jan van der Woordt was één van de Walcherse organisaties die zich bezighielden met de slavenhandel na 1755. Tezamen verzorgden zij honderden uitredingen naar West-Afrika en West-Indië. In dit hoofdstuk staan de Walcherse handelskantoren die slavenreizen uitreedden centraal. Het gaat daarbij allereerst om de slavenhandelaren zelf en de manieren waarop zij hun slavenreizen financierden. Ook de investeerders komen aan bod: zij waren het die de lokale slavenhandel van het

¹ In een advertentie in de *Middelburgsche Courant* liet Van Der Woordt weten dat hij na de dood van zijn compagnon Van Der Moysse de gezamenlijke firma onder eigen naam voortzette. *Middelburgsche Courant*, 2 juli 1767. Van der Woordt was niet de enige Patriotse slavenhandelaar. Zo werd tijdens de onlusten in 1787 ook het huis van Abraham Louijssen geplunderd. *Verzameling van Placaaten, resolutien en andere authentieke stukken enz betrekking hebbende tot de gewigte gebeurtenissen, in de maand september MDCCCLCCVII (...)*, deel II (Kampen 1789), 244. Ook François Adriaan van Rosevelt – Cateau was slavenhandelaar en Patriot, net als N.C. Lambrechtsen, die in 1787 in een commissie tot herstel van de slavenhandel zat.

² C.J. Wenckebach, *Gedichten van A. van der Woordt en levensberigt aangaande den dichter van C.J. Wenckebach* (Den Haag 1843), 91. Om welke kolonie het ging is onbekend.

³ E. van Vriesland, ‘Inleiding tot Anthonij van der Woordt’, in: *Onderzoek en Vertoog 2* (1958), 444.

⁴ Wenckebach, *Gedichten van A. van der Woordt*, 33.

benodigde kapitaal voorzagen. Wie waren die geldschietters en waarom staken zij geld in deze handelstak? Tot slot maak ik een inschatting van de kapitaalbehoefte van Walcherse slavenhandelaren in de jaren zestig en zeventig van de achttiende eeuw.

2.1 Organisatievormen en slavenhandelaren

In de ruim zeventig jaar na de ontmanteling van het WIC-monopolie hielden meer dan vijftig Walcherse firma's zich bezig met de trans-Atlantische slavenhandel. Deze firma's werden destijds vaak aangeduid met de term 'comptoiren'. Veruit het grootste aantal van deze kantoren organiseerde slechts één of enkele slavenreizen. Het aantal kantoren dat de Walcherse slavenhandel domineerde was veel kleiner. De acht grootste deelnemers waren gezamenlijk verantwoordelijk voor ongeveer 65 procent van alle uitredingen in deze periode.⁵ Een exact percentage valt niet te noemen, omdat niet van alle slavenreizen het organiserende kantoor bekend is.

Tabel 2-1: Belangrijkste kantoren in de Walcherse slavenhandel, 1730-1802

Kantoor	Thuishaven	Aantal uitredingen	Eerste uitreding	Laatste uitreding	Jaren actief in slavenhandel
Commercie Compagnie (MCC)	Middelburg	113	1732	1802	70
Jan Swart (& Zoon)	Vlissingen	53	1739	1792	53
Adriaan Kroef	Vlissingen	40	1738	1788	50
Snouck Hurgronje & Louijssen	Vlissingen	33	1766	1792	20
(Moyse &) Jan van der Woordt	Vlissingen	30	1745	1777	32
Thobiassen Wulphert	Vlissingen	27	1745	1785	40
Jan de Zitter (& Zonen)	Vlissingen	14	1761	1788	27
De Bruijn & De Smit	Middelburg	14	1761	1774	13
Overig (29) en onbekend		175			

Bron: TSTD

De onbetwiste lokale marktleider was de MCC, een organisatie met ruim tweemaal zoveel slavenreizen als de nummer twee: het kantoor van Jan Swart. Ook Adriaan Kroef behoorde tot de grootste drie Walcherse slavenhandelaren.⁶ Dat de MCC, Swart en Kroef

⁵ De slavenhandel vanuit Liverpool kende een vergelijkbare concentratiegraad. David Richardson, 'Profits in the Liverpool slave trade: the accounts of William Davenport, 1757-1784', in: Roger Anstey en P.E.H. Hair (red.), *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition. Essays to illustrate current knowledge and research* (Liverpool 1976), 60-90, 68.

⁶ Bij het samenstellen van de lijst in tabel 3.1 heb ik de reder-boekhouders van enkele slavenschepen samengevoegd. Tot de 40 reizen van Adriaan Kroef behoren bijvoorbeeld ook 4 reizen van Abraham Kroef. Hierbij ben ik ervan uit gegaan dat er vanwege een familierelatie feitelijk van één organisatie sprake was.

bovenaan de lijst staan, komt mede door hun langdurige deelname aan de slavenhandel. Alle drie redden hun eerste slavenschip in de jaren dertig van de achttiende eeuw uit en gingen vrijwel de gehele vrijhandelsperiode door met de slavenhandel.

De kantoren financierden hun slavenhandelsuitredingen op twee verschillende manieren. Ten eerste konden ze de reizen geheel financieren met eigen kapitaal. Dat was de werkwijze van de MCC. Deze compagnie organiseerde slavenreizen voor eigen rekening en risico. Het was echter gangbaarder om extern kapitaal te werven om nieuwe slavenschepen te financieren, de praktijk die voor zover bekend alle andere kantoren hanteerden.

De MCC

Sinds de oprichting in 1720 was de MCC een organisatie met een in aandelen verdeeld, vast bedrijfskapitaal. In dat jaar wilde een groep Middelburgse kooplieden de kwakkelende lokale economie een impuls geven. Tijdens de Spaanse Successieoorlog hadden Middelburgers de slechte staat van de commerciële scheepvaart enigszins kunnen maskeren door kaperschepen uit te reden, maar de Vrede van Utrecht (1713) maakte dat onmogelijk. De WIC dwarsboomde in toenemende mate de smokkelhandel op West-Afrika. Zware concurrentie zette ook de Europese handel onder druk. Kooplieden hadden het lastig, maar in 1720 deed zich een opmerkelijke kans voor om de particuliere koopvaart van de stad te bevorderen. Nadat aandelenemissies van de *Compagnie du Mississippi* in Frankrijk en de *South Sea Company* in Engeland tot speculatiedrift hadden geleid onder beleggers, raakte ook Nederland in de ban van nieuwe commerciële initiatieven.⁷ Veel van deze initiatieven waren buitensporig ambitieus, maar beleggers en speculanten tekenden grif in om de boot niet te missen. De bubbel barstte in het najaar van 1720 en de meeste voorgestelde ondernemingen kwamen nooit van de grond. De MCC was echter een uitzondering. Weliswaar wisten de initiatiefnemers slechts *f* 1,3 miljoen van de gewenste *f* 10 miljoen aan kapitaal bijeen te brengen, maar dat was ruim voldoende om een handelsorganisatie met een eigen vloot op te richten.⁸

De MCC was niet specifiek opgericht voor de slavenhandel. In de beginperiode concentreerde de compagnie zich op de Europese vaart, de retourvaart op het Caribisch

⁷ Tientallen initiatieven werden door een anonieme contemporaine anonieme auteur ter lering en vermaak gebundeld in *Het groote tafereel der dwaasheid* (eerste druk 1720). De meeste zijn nooit van de grond gekomen. Eén daarvan betrof een “Compagnie van Commerce, Negocie, en Navigatie binnen de Stadt Vlissingen”, met een geprojecteerd aandelenkapitaal van maar liefst *f* 30 miljoen. Een ‘VCC’ is echter nooit van de grond gekomen.

⁸ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 26.

gebied en de smokkelhandel op Spaans West-Indië. Het eerste decennium verliep echter rampzalig, met slechte financiële resultaten en het verlies van diverse schepen.⁹ Deze “menigvuldige en onvoorkomelijke dessastres” deden de compagnie bijna de das om, maar een reorganisatie van het kapitaal voorkwam de ondergang.¹⁰ Tot in de jaren veertig van de achttiende eeuw reedde de MCC schepen uit naar Spaans West-Indië en tot 1755 voeren MCC-schepen ook op Europese bestemmingen. Tegenvallende vrachtprijzen en handelsresultaten leidden ertoe dat de directeuren zich na dat jaar vrijwel exclusief op de West-Afrikaanse handel en de slavenhandel gingen richten.¹¹

De MCC was een particuliere compagnie en had dus geen monopolie of octrooi van de Staten-Generaal.¹² In de tweede helft van de achttiende eeuw was ze organisatorisch gezien een bijzondere speler in de Nederlandse slavenhandel. Ten eerste financierde de MCC haar slavenreizen met eigen kapitaal. Beleggers bezaten aandelen (of: actiën) in de compagnie, niet in de individuele handelsreizen die de directeuren organiseerden. In de boekhouding van de MCC werden de reizen afzonderlijk geadministreerd, maar de resultaten werden jaarlijks geconsolideerd. Een tweede kenmerk was dat beleggers hun geïnvesteerde kapitaal niet zonder meer konden terugtrekken uit de compagnie. De compagnie heeft na haar oprichting geen nieuwe aandelenemissie meer gedaan in de achttiende eeuw. De geplaatste aandelen waren echter vrij verhandelbaar, hoewel de koers na de dramatische beginjaren was ingestort (zie § 3.2). Het feit dat de MCC een vast bedrijfskapitaal had zorgde voor een grote mate van continuïteit. Financiële tegenslagen betekenden niet direct het einde van de onderneming. Bovendien hadden de directeuren een grote mate van autonomie en hoefden zij niet voor iedere beslissing de toestemming van de aandeelhouders te verkrijgen.

⁹ De kostbaarste mislukking was het verlies van twee kapitale schepen, die in 1724 vertrokken voor een zeer speculatieve reis naar de westkust van Zuid-Amerika. Zie Ruud Paesie, *Voor zilver en Zeeuws belang. De rampzalige Zuidzee-expeditie van de Middelburgse Commercie Compagnie, 1724-1727* (Zutphen 2012).

¹⁰ NL-MdbZA, MCC 15, vergadering heren directeuren, 4 oktober 1726 (scan 5).

¹¹ De transformatie van de MCC van algemene handelscompagnie tot slavenhandelscompagnie tussen 1720 en 1755 is beschreven in Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel tot slavenhandel*.

¹² Hoewel de MCC dus een wezenlijk ander karakter had dan de geoctrooieerde compagnieën, werd de compagnie toch regelmatig verward met de WIC. In 1769 wilde het stadsbestuur van Middelburg de compagnie extra belasten bij de waag, in overeenstemming met de tarieven die voor de WIC en de VOC golden. Twee directeuren moesten aan het stadsbestuur demonstreren “dat de commercie compagnie in desen niet dan met het uijterste grief anders kon geconsidereert worden te zijn als particuliere reeders en boekhouders van scheepen (...) en geensints kunnen worden aangemerkt te zijn, als de geoctrooieerde Oost & West Ind: Comp”. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 7 november 1769 (scan 186). De Engelse veroveraars van Essequibo en Demerara tijdens de Vierde Engelse Oorlog zagen de MCC-correspondent aan voor een agent van de WIC. Van de Voort, *Westindische Plantages*, 71.

Partenrederijen in de slavenhandel

Andere Walcherse kantoren die actief waren in de slavenhandel regelden hun zaken op een voor de vroegmoderne scheepvaart meer gebruikelijke wijze. Zij brachten hun schepen onder in zogenoemde partenrederijen, een financieringsvorm met een lange voorgeschiedenis in Nederland.¹³ Ook in Engeland en Frankrijk was de partenrederij een veelgebruikte financieringsconstructie in de slavenhandel.¹⁴ Bij een partenrederij werd het kapitaal dat benodigd was voor een uitreding gesplitst in een even aantal parten, vaak 24, 32 of 64. Het benodigde kapitaal was bestemd voor de aanbouw- of aanschafkosten van het schip en de equipagekosten. Daarnaast was het in de slavenhandel gebruikelijk dat de rederij zelf handeldreef en dus de kosten voor de aanschaf van de handelsgoederen droeg.¹⁵ Het organiserende kantoor trad op als directie van de partenrederij, destijds aangeduid als 'boekhouder'. De boekhouder was verantwoordelijk voor de gehele organisatie en administratie van de reis. Hij zocht ook naar investeerders die geïnteresseerd waren in het kopen van parten. Met het aanschaffen van een scheepspart werd een investeerder een 'reder', en het part gaf recht op een evenredig aandeel in de winst (of het verlies) van de uitreding. De boekhouder bezat zelf vaak ook een aantal scheepsparten. Afspraken over de onderlinge rechten en plichten en het reisdoel legden de reders vast in een rederijcedul.

Eén enkel kantoor of persoon kon boekhouder zijn van meerdere partenrederijen; meestal werd voor ieder afzonderlijk schip een aparte rederij opgericht. Een kleine groep gespecialiseerde boekhouders domineerde de Walcherse slavenhandel na 1730. Deze slavenhandelselite beschikte over de benodigde kennis, netwerken, West-Indische agenten en goede contacten met investeerders. Kopers van scheepsparten moesten veel vertrouwen hebben in de boekhouder van de rederij, die immers veel praktische zaken regelde zoals het aanstellen van scheepsofficieren. De namen van de meeste investeerders in slavenschepen zijn onbekend, maar het is waarschijnlijk dat een groot deel van de reders bestond uit persoonlijke kennissen van de boekhouders en mensen met een breder belang bij de continuering van de slavenhandel.¹⁶ Reders met een

¹³ Zie S. Hart, 'Rederij', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 2* (Bussum 1977), 106-125 en F.J.A. Broeze, 'Rederij', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 3* (Bussum 1977), 92-137.

¹⁴ C.S. McWatters, 'Investment returns and la traite négrière: evidence from eighteenth-century France', in: *Accounting, Business & Financial History* 18/2 (2008), 161-185, 162-163 en 179, noot 6. Richardson, 'Profits in the Liverpool slave trade, 67-68.

¹⁵ Er waren wel uitzonderingen, waarbij reders en bevrachters gescheiden waren. Deze praktijk kwam waarschijnlijk vooral later in de achttiende eeuw voor. Zie bijvoorbeeld de casus van het Zierikzeese slavenschip *Neptunus* dat in 1784 vertrok voor een slavenreis. Ruud Paesie, *Slavenopstand op de Neptunus. Kroniek van een wanhoopsdaad* (Zutphen 2016), 58-59.

¹⁶ Vergelijk, Gordon Boyse, *Information, mediation and institutional development. The rise of large-scale enterprise in British shipping, 1870-1919* (Manchester 1995), 27.

scheepspart waren in principe voor de duur van een enkele reis aan de rederij verbonden. Gemiddeld duurde een slavenreis anderhalf jaar, maar het kon langer duren voordat alle opbrengsten geremitteerd waren uit de koloniën. Na het einde van een reis konden de reders gezamenlijk besluiten om het schip te verkopen en de rederij te liquideren, dan wel om een nieuwe reis te ondernemen. In de praktijk had de boekhouder veel autonomie om een nieuwe reis te initiëren, aangezien hij de meeste kennis bezat over de marktsituatie. Hoe vaak parten van eigenaar wisselden, hoe duurzaam de relatie tussen investeerders en boekhouders was en hoeveel reders er gemiddeld investeerden in een partenrederij is wegens gebrek aan gegevens helaas niet na te gaan.

Boekhouders van Walcherse slavenschepen konden op diverse manieren profiteren van het organiseren van de slavenreizen. In de eerste plaats door de partenrederij een commissie voor hun werkzaamheden in rekening te brengen. In een bewaard gebleven rederijcedul van het kantoor Snouck Hurgronje & Louijssen werd een commissie van 1 procent van de uitgaande en thuiskomende rederijkosten afgesproken.¹⁷ Dat was waarschijnlijk een gebruikelijke afspraak. Een achttiende-eeuws koopmanshandboek vermeldt dat boekhouders meestal een commissie van 1 tot 1,5 procent van de uitredingskosten in rekening brachten.¹⁸ Volgens een kritische beschouwer van de Nederlandse slavenhandel in de jaren tachtig van de achttiende eeuw was een dergelijke provisie “geen geëvenredigde somma [...] voor de moeite die daartoe vereischt word”.¹⁹ Hij meende dat een te geringe provisie tot wantoestanden leidde, doordat het boekhouders ertoe aanzette zich op oneigenlijke manieren te verrijken ten koste van de rederij. Hoewel de anonieme beschouwer doelde op werkelijke misstanden (zoals het voor eigen rekening meegeven van handelsgoederen aan de kapitein zonder toestemming van de investeerders), staat het wel vast dat de meeste boekhouders van slavenschepen ook op legale wijze profijt konden trekken van hun boekhouderschap door het combineren van commerciële activiteiten.

Slavenhandel en gerelateerde activiteiten

Het uitreden van slavenschepen was een specialistische activiteit, maar dat wil niet zeggen dat het de enige activiteit was van de kantoren die zich ermee bezighielden. De

¹⁷ NL-HaNA, VWIS 1222, bijlage bij missive van representant (...) en bewindhebbers van de WIC, Kamer Zeeland aan de Staten-Generaal, 9 maart 1770 (scan 45-47). Ook de directeurs van de MCC ontvingen een commissie voor hun werkzaamheden, bestaande uit 10 procent van de gemaakte winsten of uitgekeerde dividenden. Deze bepaling stamde echter nog uit de tijd vóórdat de MCC deelnam aan de slavenhandel. MCC 50.2, *Regulement van de Commercie Compagnie*, artikel XX (scan 7).

¹⁸ Gerrit la Borde, *'t Koopmans Boekhouden* (Amsterdam 1774), 70.

¹⁹ *Brieven over het bestuur der colonien Essequibo en Demerary*, deel IX, 210.

slavenhandel was meestal ingebed in een breed cluster van al dan niet gerelateerde economische activiteiten. Die konden variëren van de scheepvaart op andere regio's, zoals de bilaterale vaart op Essequibo/Demerara, tot de productie van goederen die bestemd waren voor de handel in West-Afrika. Verschillende activiteiten van eenzelfde kantoor of binnen dezelfde familie konden elkaar zo versterken.

Het Vlissingse kantoor Snouck Hurgronje & Louijssen is een voorbeeld van een organisatie die zich niet alleen bezighield met slavenhandel, maar ook met aanverwante activiteiten. Steven Matthijs Snouck Hurgronje (1741-1788) en zijn compagnon Abraham Louijssen (1741-1805) behoorden vanaf de jaren zestig van de achttiende eeuw tot de belangrijkste slavenhandelaren van Walcheren. Beide kooplieden waren geboren in Vlissingen, hoewel Snouck Hurgronje het grootste deel van zijn leven in Middelburg woonde.²⁰ Hun kantoor was gevestigd in Vlissingen en beide compagnons kochten daar in 1766 een pand, mogelijk om te gebruiken als kantoor of pakhuis.²¹ In datzelfde jaar redden ze hun eerste slavenschip uit. Ze bouwden een vloot op van enkele schepen en richtten zich in het eerste decennium vooral op de slavenhandel via Loango-Angola. Een veelgevraagd handelsgoed in West-Afrika, met name in Loango-Angola, was textiel (zie § 6.1.). Snouck Hurgronje en Louijssen kochten niet alleen textiel in voor de slavenreizen waarvan ze zelf boekhouder waren; hun handelshuis leverde ook textielwaren aan andere Walcherse kantoren.²²

De commerciële activiteiten van beide compagnons bleven niet beperkt tot hun gezamenlijke handelshuis. De in Middelburg woonachtige Snouck Hurgronje werd in 1772 directeur van de Essequibo sociëteit, die deelnam aan het bilaterale scheepvaarverkeer op die kolonie.²³ Hij was van gegoede afkomst, hetgeen wellicht ook meespeelde in zijn aanstelling als bewindhebber bij de Zeeuwse Kamer van de VOC in 1780.²⁴ Ook Abraham Louijssen was op meerdere economische fronten actief. In 1775 verkocht hij bijvoorbeeld een gortmolen, hoewel het onduidelijk is of hij deze voorheen zelf exploiteerde.²⁵ Veel belangrijker waren de activiteiten die hij samen met zijn vader

²⁰ Frederik Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, deel I (Middelburg 1890), 433. P.C. Molhuysen en P.J. Blok, *Nieuwe Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, deel III (Leiden 1914), 625.

²¹ NL-MdbZA, 511 (Rekenkamer van Zeeland, Rekenkamer D), inv. nr. 69451. Transport onroerend goed, 17 juni 1766. Of dit pand bedrijfsmatig is gekocht is niet zeker, aangezien Snouck Hurgronje en Louijssen executeurs waren van de failliete boedel waaruit het pand kwam.

²² Zie § 6.2.

²³ Ruud Paesie, *Sociëteit van Essequibo. Op- en ondergang van een coöperatieve scheepvaartonderneming, 1771-1788* (Vlissingen 2017), 39.

²⁴ *Middelburgsche Courant*, 1 juni 1780.

²⁵ NL-MdbZA, Archief Rekenkamer D 69541. Transport onroerend goed, 26 mei 1775. Louijssen verkocht de gortmolen samen met Jan van der Woordt, eveneens een slavenhandelaar.

ontplooid als compagnon van het handelshuis Johannes Louijssen & Zoon.²⁶ Naast eigen scheepvaartactiviteiten, was dat kantoor boekhouder van de Vlissingse buskruitmolen *Zeefortuin*.²⁷ Opnieuw is hier een link met de slavenhandel, aangezien buskruit een belangrijk handelsproduct was aan boord van slavenschepen. Johannes Louijssen & Zoon was daarnaast actief in de ivoorhandel, een belangrijk West-Afrikaans exportproduct. Kapiteins in de slavenhandel namen soms ivoor mee aan boord van hun schepen en Johannes Louijssen was een expert op ivoorgebied. Mogelijk bezat zijn kantoor ook een kammenfabriek, waar ivoor werd verwerkt tot allerhande voorwerpen.²⁸ Na de dood van Steven Matthijs Snouck Hurgronje in 1788 bracht Abraham Louijssen zijn slavenhandelsactiviteiten onder de vlag van Johannes Louijssen & Zoon.

Het palet aan activiteiten van Snouck Hurgronje & Louijssen past in een breder patroon. Voor boekhouders van slavenschepen was de slavenhandel slechts één van meerdere activiteiten, die al dan niet gerelateerd waren aan de slavenhandel. De Middelburgse Pieter de Bruijn had samen met compagnon Abraham de Smit een kantoor dat slavenschepen uitreedde. Daarnaast had hij in 1762 schepen in de vaart die voeren op Essequibo.²⁹ Ook voerde zijn kantoor de directie van negotiatiefondsen ten behoeve van plantages in Essequibo/Demerara.³⁰ De Vlissingse François Adriaan van Rosevelt Cateau, die zich vanaf 1787 met de slavenhandel bezighield, had ook schepen

²⁶ Zie voor vader en zoon Louijssen, Frederik Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, deel II (Middelburg 1893), 96-98. De Engelsman Thomas Dixon was sinds 1800 in dienst van deze firma en nam de zaken na de dood van Abraham Louijssen in 1805 over. Ruth Lawrence (red.), *Colonial Families of America* (New York, ongedateerd), 260-261. De auteur beschrijft de firma Johannes Louijssen & Zoon als “a house of eighty years’ establishment and immense capital”, in het bezit van 22 schepen. Het kantoor opereerde begin van de jaren tachtig van de achttiende eeuw tijdelijk vanuit een pand aan de Rotterdamsekaai in Middelburg. Zie bijvoorbeeld *Middelburgsche Courant*, 20 juli 1782. Wanneer Johannes Louijssen overleed is niet duidelijk. Waarschijnlijk in 1787, aangezien toen zijn actie in de MCC door Neeltje Tange, “wed:e wijlen D’Hr: Johannes Louijssen” werd getransporteerd op naam van de firma Johannes Louijssen & Zoon. NL-MdbZA, MCC 1614, transportakte 8 mei 1787 (scan 198). Aan het eind van de jaren tachtig was echter nog een Johannes Louijssen actief als honorair pensionaris van de stad Vlissingen en in 1793 overleed deze Johannes die lid was van het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen. *Nieuwe verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, deel I (Middelburg 1807), v.

²⁷ Zie bijvoorbeeld NL-MdbZA, 508 (Rekenkamer van Zeeland, Rekenkamer C), inv. nr. 7950, rekening over 1765.

²⁸ Henri Pierre Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, I (Vlissingen 1873), 184. Peter van Druenen, *Vissers, kapers, arbeiders. Vlissingen 700 jaar stadsrechten* (Vlissingen 2015), 577. Volgens Winkelman kwam in 1780 een ivoorfabriek van de grond in Vlissingen. De ivoorhandel stamde al van lang daarvoor. Voor zijn dood in 1782 bezocht de Vlissingse arts Gallandat samen met Johannes Louijssen de kammenfabriek. Hij beschrijft Louijssen als expert op ivoorgebied. D.H. Gallandat, ‘Beschrijving van een zonderling stuk yvoor’, in: *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap*, II (1782), 362.

²⁹ NL-MdbZA, 33.2 (Verzameling Aanwinsten Rijksarchief in Zeeland 1960.17), inv. nr. 367, lijst van zeeschepen met thuishaven Middelburg (1762).

³⁰ Van de Voort, *De Westindische plantages*, 279.

in de bilaterale vaart op Essequibo.³¹ De combinatie van scheepvaart/slavenhandel met buskruitproductie was evenmin uniek. Het kantoor van de broers Anthony en Hendrik de Zitter (Jan de Zitter & Zonen) voerde de directie over de Vlissingse *Nieuwe Buskruitmolen*.³² Ook de hiervoor genoemde Abraham de Smit en Jeremias van Nederveen combineerden de slavenhandel met het boekhouderschap van een buskruitmolen. Het handelskantoor van Adriaan Kroef exploiteerde twee Vlissingse lijnbanen.³³

Gebrek aan financiële cijfers staat niet toe te berekenen hoe lucratief het was om verwante activiteiten te combineren, maar een negentiende-eeuwse notitie over lijnbanen schetst een beeld: volgens de auteur was de “meerderheijt van baanbazen (...) te gelijk boekhouders van scheepen, dus maken die luij in qualiteijt als boekhouders van de banen, dat die ruijm 20 pct winnen en als boekhouder van de scheepen dat se goedkoop touwerk daar aan leveren en dus beneficeeren zij hunne beijde aan betrouwde vrienden”.³⁴ Dergelijke belangenverstrengeling kon dus twee kanten opgaan, maar zal vaak negatief hebben uitgedrukt op de winstgevendheid van uitredingen ten slavenhandel ten bate van de winsten van toeleveranciers. Dit zou verklaren waarom investeerders die zelf geen toeleverancier waren steeds terughoudender werden om te investeren in de slavenhandel, zoals nog zal blijken.

De MCC en haar directeuren waren evenmin exclusief gericht op de slavenhandel. De compagnie exploiteerde naast haar scheepvaartactiviteiten een scheepswerf, een lijnbaan en een zeilzolder in Middelburg.³⁵ De boekhouders hielden hier afzonderlijke administraties voor bij en (slaven)scheepen van de compagnie kregen geen bijzondere kortingen. De MCC was een geïntegreerde organisatie en haar aandeelhouders hadden daardoor automatisch een aandeel in alle activiteiten. Onderlinge kortingen tussen bedrijfsafdelingen zouden het resultaat onder de streep niet beïnvloeden. De directeuren van de MCC hadden belangen in andere lokale economische activiteiten, hoewel officieel was vastgelegd dat ze daarbij niet mochten profiteren van hun compagniesdirecteurschap.³⁶ In die hoedanigheid handelden ze per slot van rekening

³¹ Lemma ‘Francois Adriaan van Rosevelt Cateau’ in *Encyclopedie van Zeeland*, encyclopedievanzeeland.nl [bezoekt op 15 september 2017].

³² NL-MdbZA, Archief Rekenkamer C 7950, rekening over 1765. Idem 8000, rekening over 1770. Een aanbod van Jan de Zitter & Zoon om voor een kwart deel te nemen in de (nieuw te bouwen) *Nieuwe Buskruitmolen* werd in 1765 afgeslagen door de directeuren van de MCC. NL-MdbZA, MCC 21, vergaderingen directeuren 23 juli 1765 en 30 juli 1765 (scan 101).

³³ NL-MdbZA, Archief Rekenkamer C 7950, rekening over 1765. Idem 7960, rekening over 1766. Idem 8000, rekening over 1770.

³⁴ NL-MdbZA, MCC 1559, Deductie van S. Bomme jr. over de lijnbaan, 1833 (scan 3)

³⁵ Tot 1773 bezat de MCC een $\frac{3}{4}$ -part in de Middelburgse lijnbaan *De Swarte Cabel*, buiten de Middelburgse Dampoort. In dat jaar nam de compagnie het resterende $\frac{1}{4}$ -part over van de familie Pantegem.

³⁶ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 30, 42.

namens de aandeelhouders. Toch waren er wel kruisbestuivingen tussen de commerciële activiteiten van de MCC en die van de directeuren. Dirk Wagtels (directeur 1772-1780) was bijvoorbeeld boekhouder van de pelmolens *De Hoop*, *De Windhond*, en *De Sparrentak* in respectievelijk Middelburg, Tholen en Vlissingen.³⁷ De MCC bestelde regelmatig gort bij deze molens.³⁸ Michel Mounier (directeur 1767-1773) had een eigen handelskantoor in wijnen en exploiteerde schepen in de vaart op Frankrijk. Ook bij hem bestelde de compagnie regelmatig producten en daarnaast verhuurde hij één van zijn schepen in 1772 aan de MCC voor een retourtocht naar Sint Eustatius.³⁹ Hendrik de Timmerman (directeur 1769-1777) leverde leer aan de MCC.⁴⁰ Willem Macquet (directeur 1755-1780) bezat diverse bierbrouwerijen in Middelburg en leverde ook bier aan de compagnie.⁴¹ Jan Joseph Negré (directeur 1777-1790) en Leendert Bomme (directeur 1773-1788) traden regelmatig op als verzekeraar van MCC-slavenschepen.⁴²

Maatschappelijke en economische positie van slavenhandelaren

De Walcherse steden waren niet heel groot en de kooplieden die actief waren in de slavenhandel moeten elkaar goed hebben gekend. Zeker Vlissingen was met ongeveer 6.000 inwoners een kleine gemeenschap en veel slavenhandelaren woonden in de buurt van de haven. In Vlissingen waren vooral de Nieuwstraat, de Nieuwendijk en de Nieuwe Timmerwerf plaatsen waar veel slavenhandelaren kantoor hielden en woonden. In 1770 woonden daar Abraham Louijssen, Anthony de Zitter, de weduwe van Jan Swart (allen in de Nieuwstraat), Jacobus Thobiassen Wulphert, Hendrik de Zitter, Jacobus de Loose, Jan van der Woordt (op de Nieuwendijk) en Adriaan Kroef (Oude Timmerwerf). Op de Nieuwe Timmerwerf bij het Dok woonden ook slavenhandelaren, namelijk Steven

³⁷ *Middelburgsche Courant*, 13 augustus 1774.

³⁸ Zie bijvoorbeeld een levering van 85 zakken gort in 1769 ten behoeve van de tweede uitreding van de *Geertruida & Christina*, MdbZA, MCC 413.2, factuur 23 november 1769 (scan 134).

³⁹ Mounier leverde ook wijn aan de VOC. Albert van den Belt, *Het VOC-bedrijf op Ceylon* (Zutphen 2008), 189 e.a. MdbZA, MCC 21, vergaderingen directeuren 22 december 1772 (scan 252). Mounier's schip *Willem Zeelandus* moest op Sint Eustatius producten afhalen die aan de Compagnie waren geconsigneerd als betaling voor verkochte slaven. Mounier overleed plotseling in 1773 en bij terugkomst ontstond een conflict tussen de nieuwe boekhouder van het schip en de MCC. Eén van de achterliggende reders was een burgemeester van Middelburg. Ibid, 7 september 1773 (scan 264).

⁴⁰ Zie voor een leerlevering NL-MdbZA, MCC 847.1, vijfde equipage *Nieuwe Hoop*, factuur voor leer (onder meer een halve "huijde pomp" en "1 ruijg schapevel"), 18-2-1770 (scan 143). Hendrik de Timmerman hield zich als MCC-directeur overigens bezig met de thesaurie, niet de equipage van schepen.

⁴¹ NL-MdbZA, Rekenkamer D 69561. Zie voor een bierlevering NL-MdbZA, MCC 847.1, vijfde equipage *Nieuwe Hoop*, factuur voor scheepsbier, 30 mei 1770 (scan 113).

⁴² Zie § 5.2.

Matthijs Snouck Hurgronje, Machiel Pietsersen Bovel en Jan van den Houte.⁴³ In Middelburg woonden veel slavenhandelaren op de Kinderdijk, de Rouaansekaai en de Dwarskaai. Daar woonden onder anderen François Gaaswijk, Pieter de Bruijn, de weduwe van Jeremias van Nederveen, Pieter Lucas Grijmalla en Michiel Herklots.⁴⁴ In deze kleine stedelijke gemeenschappen was volop sprake van familiebanden tussen kooplieden. De eerdergenoemde Van Rosevelt Cateau trouwde bijvoorbeeld met Catharina Kroef, de dochter van Adriaan Kroef.⁴⁵

Om hun belangen te verdedigen, traden Walcherse slavenhandelaren soms gezamenlijk op in de richting van stedelijke, provinciale of nationale overheden. Tegelijk waren kooplieden voorzichtig met het delen van waardevolle commerciële kennis. Succes in de slavenhandel hing voor een groot gedeelte af van effectieve, betrouwbare netwerken en de juiste informatie over markten. Eén manier om de benodigde kennis op te bouwen was door dienst te nemen bij een gevestigde slavenhandelaar. Pieter de Bruijn was voor aanvang van zijn boekhouderschap bijvoorbeeld opperboekhouder van de MCC. Toen hij in 1762 een part kocht in een nieuw te bouwen slavenschip van een concurrent, grepen de commissarissen van de compagnie in. De Bruijn had immers toegang tot “alle secrete onderneminge, en desseijnen, zoo ten opsigte van de te doene equipagiën, reijzen, en inkoop van de benodigde cargazoenen”.⁴⁶ Net als de directeuren van de MCC mocht hij daarom geen parten in concurrerende slavenschepen nemen. De Bruijn nam daarop ontslag om zich op zijn “veelvuldige particuliere affaires” te richten.⁴⁷ Hij zal tijdens zijn dienstverband bij de MCC veel geleerd hebben over de slavenhandel, kennis waar hij van profiteerde als boekhouder van slavenschepen. Een andere manier om waardevolle kennis op te doen was door als officier dienst te nemen op een slavenschip. Sommige boekhouders hadden ervaring als kapitein van een slavenschip. Dat gold bijvoorbeeld voor Aarnout Steenhardt, Machiel Pieter Bovel, Dirk Rietveld en waarschijnlijk ook voor Jan Swart.⁴⁸

⁴³ NL-MdbZA, Rekenkamer D 34161, acquitten Familiegeld 1770. Volgens Nagtglas woonde Abraham Louijssen aan de Pottekaai, waarschijnlijk aan het einde van de Nieuwstraat. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*, I, 96.

⁴⁴ NL-MdbZA, Rekenkamer D 33061, acquitten Familiegeld 1770. Het Familiegeld werd in Middelburg geheven per wijk volgens de indeling van de schutterij. Voor de grenzen van de wijken in Middelburg, zie ZA, Verzameling Handschriften Rijkarchief in Zeeland 695, ‘Verdeeling der wijken sorteerende ijder onder sijn vaendel der respectie 24 borger compagnien binnen de stad Middelburg in Zeeland (...)’, 1766.

⁴⁵ Zoals onder andere blijkt uit de trouwakte van hun zoon. NL-MdbZA, 25 (Burgerlijke stand Zeeland), GRO-H 1817 (4 november 1817).

⁴⁶ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 8 juni 1762 (scan 29).

⁴⁷ Ibid, vergadering 15 juni 1762 (scan 30)

⁴⁸ Parmentier, ‘De rederij Steenhardt’. *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, IX (1782), xxiv. Volgens de Vlissingse burgemeester Winckelman was Bovel als kapitein een “braave zeeman en goede borger”. TSTD, o.a. Voyages database, o.a. #10657. Een kapitein met de naam ‘Jan Swart’ maakte in de jaren veertig van de achttiende eeuw diverse reizen op Walcherse slavenschepen. Of het om

Economisch en maatschappelijk namen de meeste slavenhandelaren een middenpositie in. Ze behoorden doorgaans niet tot de maatschappelijke toplaag, hoewel de succesvolste handelaren konden toetreden tot het stadsbestuur en de kring van regenten. ‘Deftig-burgerlijk’ is waarschijnlijk een goede kwalificering voor de meeste slavenhandelaren.⁴⁹ Aan de hand van fiscale gegevens is het mogelijk om een indruk te krijgen van hun relatieve financiële positie ten opzichte van de rest van de samenleving. Zeeuwse huishoudens betaalden in de achttiende eeuw Familiegeld, een belasting waarvan de hoogte gebaseerd was op een schatting van het jaarlijkse inkomen uit kapitaalgoederen. Op basis van deze schatting verdiende ongeveer een derde van de Vlissingse bevolking in de tweede helft van de achttiende eeuw genoeg om Familiegeld te moeten betalen, hetzelfde gold voor iets minder dan de helft van de Middelburgers. Belastingplichtigen werden ingedeeld in 28 inkomensklassen. Van alle Vlissingse belastingplichtigen in 1770 werd bijna 70 procent ingedeeld in de laagste drie klassen (26-28) met een geschat inkomen onder de *f* 500 per jaar. In Middelburg bedroeg dat percentage iets meer dan 60 procent. Het is niet verwonderlijk dat in Middelburg meer rijkere woonden, aangezien de stad het Zeeuwse bestuurscentrum was.

Alle Walcherse slavenhandelaren zijn terug te vinden in de acquitten van het Familiegeld. Zo werd de prominente Vlissingse boekhouder Jan Swart in 1765 aangeslagen in de 24^e klasse, met een geschat jaarinkomen uit kapitaal tussen de *f* 750 en *f* 1.000. In de belastingronde van 1775 was hij nog steeds ingedeeld in deze klasse, terwijl zijn weduwe in 1785 was ‘gepromoveerd’ naar de 23^e klasse (*f* 1.000 – *f* 1.500). Over het algemeen deden zich echter weinig verschuivingen voor in de geschatte inkomens van slavenhandelaren. Adriaan Kroef lijkt het van alle Vlissingse slavenreders het best te hebben gedaan. Werd hij in 1775 nog aangeslagen in de 23^e klasse, in 1785 kreeg hij een aanslag voor de 21^e klasse (*f* 2.000 – *f* 2.500). Daarmee behoorde hij tot de groep rijksten van Vlissingen. In 1790 verwierf hij buitenplaats Vlugtenburg, waar in 1803 overleed.⁵⁰ Overigens is een tegengestelde ontwikkeling ook mogelijk. Jan van der Woordt zakte tussen 1775 en 1785 van de 24^e naar de 25^e klasse (*f* 500 – *f* 750). Middelburger Pieter de Bruijn werd in 1770 aangeslagen in de 23^e klasse, net als zijn compagnon Abraham de Smit.⁵¹

Veel directeuren van de MCC waren ingedeeld in een relatief hoge inkomensklasse voor het Familiegeld. Het ging dan ook vaak om prominente lieden en

dezelfde persoon gaat is echter niet zeker, aangezien reder Jan Swart destijds ook al actief was. TSTD, Voyages database, o.a. #10878.

⁴⁹ Volgens de negentiende-eeuwse auteur Witsen Geysbeek ging dat in ieder geval op voor de Vlissingse familie Van der Woordt. P.G. Witsen Geysbeek, *Gedichten van A. van der Woordt* (Amsterdam 1829), viii.

⁵⁰ *De Wete*, 31/3 (juli 2002), 23.

⁵¹ Zie de acquitten van het Familiegeld in NL-MdbZA, Rekenkamer D 33061, 33111, 33211, 34161, 34211, 34311.

een positie als directeur van de compagnie was qua aanzien vergelijkbaar met een bewindhebberschap bij de WIC. Opvallend veel directeuren namen praktische kennis mee uit de Zeeuwse Admiraliteit. Zo hadden Evert Blonkebijle, Salomon Reijnders, Cornelis Vis en Johan Splinter Stavorinus daar een imposante carrière opgebouwd. Dirk Wagtels was naast zijn dienstverband bij de Admiraliteit ook commandeur geweest van de VOC-retourvloot.⁵² Jan Joseph Negré was behalve MCC-directeur ook dokter en de jong overleden Michiel Mounier stond aan het hoofd van een handelshuis.⁵³ Het bezitten van een eigen buitenplaats was onder de directeuren geen bijzonderheid. Negré bezat de Middelburgse buitenplaats Puttenboomgaard, Wagtels kocht buitenplaats Veldzigt en Leendert Bomme had een buiten in Oostkappelle.⁵⁴

Tussen de Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren en de stadsbesturen bestond een nauwe band. Enkelen van hen hadden zelf een positie binnen de magistraat. Adriaan Kroef was bijvoorbeeld schepen en raad van Vlissingen en namens het stadsbestuur overdeken van onder meer het sloopstimmerliedengilde. Ook de gebroeders Anthony en Hendrik de Zitter waren beiden schepen in Vlissingen. Johannes Louijssen was in de jaren tachtig van de achttiende eeuw pensionaris-honoraire in die stad, Abraham Louijssen was schepen. De meeste slavenhandelaren hadden ook allerlei andere functies binnen de stedelijke economie. Jan Swart en Jacobus Thobiassen Wulphert waren commissaris van de Assurantiekamer en het Zeerecht in Vlissingen. Pieter de Bruin, Steven Matthijs Snouck Hurgronje en Abraham de Smit waren directeur van de in 1771 opgerichte Essequibo sociëteit. Snouck Hurgronje was schepen en raad in Middelburg.⁵⁵ Ook functies bij bijvoorbeeld Assurantie Compagnie van Middelburg of het College van Koopliden in één van beide steden waren niet ongebruikelijk.

2.2 Investeerders

De slavenhandel was vooral in Vlissingen een alomtegenwoordige handelstak, maar ook in Middelburg liet de handel sporen na in de tweede helft van de achttiende eeuw. Het fundament onder de slavenhandel was het kapitaal waarmee kantoren hun uitredingen

⁵² *Dutch-Asiatic Shipping*, voyage #7766.2. Het was voor officieren in dienst van de Admiraliteit niet vreemd om in vreedstijd elders in dienst te gaan met behoud van rang. Johan Splinter Stavorinus trad bijvoorbeeld ook in dienst van de VOC, J.S. Stavorinus, *Reize van Zeeland over Kaap de Goede Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen, enz.* (Leiden 1793), ix.

⁵³ *Naamwyzer* (Middelburg 1765), vol. 10, 17. Negré was stadsopereur en steensnijder in 1762.

⁵⁴ Martin van den Broeke, *'Het Pryeel van Zeeland'. Buitenplaatsen op Walcheren 1600-1820* (Hilversum 2016), 239. *De Wete*, 36/3 (juli 2007), 8.

⁵⁵ Diversen, zie o.a. Nagtglas, *Levensberigten van Zeeuwen*, deel 1, 569. 'Naamlijst van het Collegium Medicum, mitsgaders van de overdekens, dekens, en beleders van de respectieve gilden binnen Vlissingen', 6 april 1772, bijlage bij Jan Jacob Brahe, *Vlissing's Eeuw-Vreugde* (Vlissingen 1773). *Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken*, vol 1 (Leiden 1766), 488. *Middelburgsche Courant*, 1 juni 1780.

financierden. Waar kwam dat vandaan? Was het vooral lokaal kapitaal of kwam het van buiten Walcheren? Waren de investeerders rijke renteniers of kon de 'gewone man' ook geld steken in deze handelstak? Op dergelijke vragen is alleen voor de MCC een onderbouwd antwoord te geven, omdat de meeste reders van de partenrederijen onbekend zijn. Toch vallen er wel algemene opmerkingen te maken.

Uit onderzoek van Van der Bijl blijkt dat de aandelen van de Zeeuwse Kamer van de WIC een grote verspreiding kenden in Zeeland.⁵⁶ In de tweede helft van de achttiende eeuw was deze Compagnie echter nauwelijks nog een commerciële organisatie te noemen. Het primaat kwam steeds meer te liggen op het beheren van de koloniale erfenis uit de zeventiende eeuw en de bewindhebbers hielden zich zelden rechtstreeks bezig met slavenhandel. De Zeeuwse Kamer trad wel op als belangenbehartiger van de lokale slavenhandelaren. In een brief aan de Staten-Generaal uit 1770 wezen de bewindhebbers op het grote economische belang van de slavenhandel voor Zeeland en benadrukten ze dat het

een ieder, de minste idee van saaken hebbende, overvloedig bekend is, wat aantal van lieden van allerlye rang en staat, en daar onder self van de notabelste beampten en ingezeetenen van Zeeland in den slaavenhandel, de eene meer de andere minder, zyn participeerende, tot merklyk soutien van deese eenige tot nu toe niet quynende tak van commercie in deese anders soo ongelukkige provincie.⁵⁷

Volgens de bewindhebbers investeerden Zeeuwen van allerlei rang en staat dus in de slavenhandel. In hoeverre was de slavenhandel echt zo'n alomtegenwoordig beleggingsobject?

Investeerders in de MCC

Klerken in dienst van de MCC noteerden in kapitaalboeken nauwgezet wie de aandeelhouders waren van de compagnie. In de transportboeken hielden zij mutaties bij. Alle kapitaal- en transportboeken zijn bewaard gebleven, waardoor precies bekend is welke mensen investeerden in de MCC. Na de kapitaalinschrijving in de jaren twintig van de achttiende eeuw waren MCC-aandelen alleen nog uit de tweede hand te koop. Een volledig aandeel vertegenwoordigde f 3.000 aan ingeschreven kapitaal. De slechte resultaten in het eerste decennium leidden echter tot het instorten van de handelskoers.

⁵⁶ Murk van der Bijl, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981).

⁵⁷ NL-HaNA, VWIS 1222, brief van de bewindhebbers van de Zeeuwse WIC-kamer aan de Staten-Generaal, 19 februari 1770 (scan 18).

Een begrijpelijke correctie, aangezien van het oorspronkelijk ingeschreven kapitaal een groot deel was verdampt. In de tweede helft van de achttiende eeuw beliep de koers tussen de 15 procent en 20 procent van de nominale waarde (zie § 3.2). Een volledig aandeel was dus enkele honderden guldens waard. Bovendien waren de aandelen splitsbaar in parten van *f* 500 nominaal kapitaal. De marktwaarde van zo'n zesde part zakte door de lage koers vaak onder de *f* 100. Dat maakte een investering in de Commercie Compagnie ook haalbaar voor minder kapitaalkrachtige investeerders.

Toen de MCC zich in 1760 vooral bezighield met de slavenhandel, had de compagnie 433 aandeelhouders: 369 mannen, 62 vrouwen en 2 institutionele investeerders.⁵⁸ Een groot deel daarvan kwam uit Middelburg. Het aantal aandeelhouders bleef in de daaropvolgende decennia stabiel.⁵⁹ Van de aandeelhouders in 1760 hadden 188 (43 procent) al meer dan 20 jaar aandelen in de compagnie. Waarschijnlijk heeft niemand aandelen verkocht vanwege de toenemende deelname van de MCC aan de slavenhandel na 1740, bijvoorbeeld vanwege morele bezwaren. Dat blijkt onder meer uit het feit dat de grootste aandeelhouder in de achttiende eeuw een gewaardeerde predikant was. Deze Jacobus Willemsen was een "vrome en zachtaardige kerkleeraar" en ook voor hem was het bezitten van aandelen in een slavenhandelscompagnie kennelijk geen probleem. Hij behield zijn aandelen – in 1737 verkregen uit de nalatenschap van zijn schoonmoeder – tot zijn dood in 1780.⁶⁰

Aandelen in de MCC waren vrij overdraagbaar en ze werden regelmatig onderhands verkocht, aangeboden op veilingen of vererfd. De handel in de aandelen bleef echter beperkt tot enkele tientallen transacties in een kalenderjaar.⁶¹ Van de 433 aandeelhouders uit 1760 had 56 procent nog steeds parten in 1770 en 33 procent stond ook in 1780 nog in de kapitaalboeken.

De aandeelhouders van de MCC zijn in twee groepen te verdelen. Allereerst de groep hoofdparticipanten, volgens de reglementen aandeelhouders met één volledige actie of meer. Van de 433 aandeelhouders uit 1760, bezaten 116 (27 procent) een volledige

⁵⁸ NL-MdbZA, MCC 1712.2, 'Balance getrocken op het Re-eel capitaal boek', 1760 (scan 171 e.v.). De twee organisaties waren de Middelburgse Sociëteit van Houtzaagmolens en de Waalse diaconie van Middelburg.

⁵⁹ In 1770 waren er 422 MCC-aandeelhouders, in 1780 waren er 459, in 1790 eveneens 459. NL-MdbZA, MCC 1713.1, 'Balance getrocken op het Re-eel capitaal boek', 1770 (scan 38 e.v.), MCC 1713.2, idem, 1780 (scan 119 e.v.), MCC 1713.3, idem, 1790 (scan 8 e.v.). Zie bijlage A voor een overzicht van de aandeelhouders in de MCC ultimo 1760, 1770 en 1780.

⁶⁰ NL-MdbZA, MCC 1585, kapitaalboek, folio 287 (scan 289). MCC 1608, transportboek, folio 91 (scan 93) en 92 (scan 94). De aandelen kwamen uit een nalatenschap van de moeder van zijn pas overleden vrouw. Over Willemsen en zijn karakterschets als vrome kerkleeraar, zie: P.J. Meertens, 'Willemsen, Jacobus', in: D. Nauta e.a. (red.), *Biografisch lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands protestantisme* (Kampen 1978), 430.

⁶¹ In 1760 verwisselden 28 (delen van) parten van eigenaar. Bij een groot deel daarvan ging het om vererving. In 1770 waren er 38 transacties, in 1780 46. NL-MdbZA, MCC 1611-1614.

actie en 97 (22 procent) meer dan één actie. Die verhoudingen bleven stabiel in de daaropvolgende decennia, hoewel er in 1780 een groter aantal aandeelhouders was met meer dan één actie.⁶² Tussen 1760 en 1780 was er geen sprake van de concentratie van aandelenbezit bij een beperkte groep grote aandeelhouders. De hoofdpaticipanten hadden gezamenlijk wel de bulk van het MCC-kapitaal in eigendom. In 1770 was bijvoorbeeld meer dan 85 procent van het totale nominale aandelenkapitaal in handen van de hoofdpaticipanten.

Hoofdpaticipanten van de compagnie waren welkom op de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering, waar ze invloed konden uitoefenen op de koers van de MCC. Deze vergaderingen werden niet heel druk bezocht, tenzij er een directeursplaats te vergeven was.⁶³ De zes MCC-directeuren werden voor het leven benoemd, dus een post viel slechts vrij als één van de zittende directeuren overleed of vrijwillig aftrad. De hoofdpaticipanten kozen ook jaarlijks uit hun midden een aantal commissarissen, die het handelen en de verslaglegging van de directie controleerden. De motieven van individuele hoofdpaticipanten om in de MCC te beleggen waren divers. Een deel van hen zal hebben geasd op een aanstelling als directeur, anderen hoopten wellicht op een mooi rendement of zagen een investering in de *Commercie Compagnie* als een manier om de economie van de stad Middelburg te ondersteunen. Onder de houders van één of meer aandelen bevonden zich vrijwel alle bekende Middelburgse regenten- en koopmansfamilies, zoals Steengracht, Schorer, De La Rue en Radermacher. Het waren vooral Zeeuwen die de MCC van kapitaal voorzagen. Onder de aandeelhouders bevonden zich ook boekhouders van slavenschepen van andere kantoren, bijvoorbeeld Steven Matthijs Snouck Hurgronje.⁶⁴

De tweede groep aandeelhouders betrof diegenen met minder dan één actie. Hoewel zij gezamenlijk een minderheid in het MCC-kapitaal bezaten, was deze groep kleine aandeelhouders numeriek het grootst. In 1770 ging het om 224 personen. De meeste kleine aandeelhouders bezaten een zesde part van een aandeel, ofwel *f* 500 nominaal kapitaal. Onder deze groep bevonden zich veel lokale winkeliers en ambachtslieden. Hun belang bij een aandeel in de MCC was duidelijk: volgens artikel XXIV van het reglement van de compagnie genoten aandeelhouders preferentie als

⁶² In 1770 hadden 109 aandeelhouders één actie en 89 meer dan één, in 1780 ging het om respectievelijk 89 en 128 aandeelhouders.

⁶³ Zie ook Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 52.

⁶⁴ NL-MdbZA, MCC 1586, kapitaalboek, folio 506 (scan 209). Steven Matthijs Snouck Hurgronje ontving in 1763 één actie uit de nalatenschap van zijn in 1759 overleden vader Jacob Hurgronje. MCC 1611, transportboek, folio 223 (scan 226).

leverancier.⁶⁵ Voor bakkers, slaggers, kuipers en andere middenstanders die graag wilden profiteren van de MCC was het dus zaak om een gedeeltelijke actie te verkrijgen. Dat zal soms even zoeken zijn geweest, gezien het beperkte handelsvolume. Uiteindelijk lijkt dit (mede door de splitsbaarheid van aandelen) geen grote problemen te hebben opgeleverd.

Investeerders in partenrederijen

Gebrek aan gegevens maakt een uitgebreide analyse van investeerders in de partenrederijen onmogelijk. Weliswaar zijn de boekhouders van de meeste slavenschepen bekend, de namen van de achterliggende investeerders zijn dat zelden. Uit het voorgaande bleek dat een investering in de MCC bereikbaar was voor minder kapitaalkrachtige personen. In hoeverre dat ook gold voor de slavenreizen van andere kantoren valt niet met zekerheid te zeggen. Enerzijds waren de partenrederijen een financieel instrument om risico te spreiden en een grote kapitaalbehoefte te splitsen in kleinere delen. Anderzijds waren uitredingen ten slavenhandel dermate kostbaar dat zelfs afzonderlijke parten nog een hoge waarde vertegenwoordigden.⁶⁶ Op basis van een analyse van de waarde van parten – en daarmee van de bedragen die mensen nodig hadden om in de slavenhandel te investeren – valt wel een inschatting te maken van de investeerders.

Scheepsparten waren overdraagbaar op naam en reders konden hun part dus verkopen.⁶⁷ Op veilingen werden regelmatig scheepsparten te koop aangeboden en ook in enkele bewaard gebleven persoonlijke financiële administraties zijn parten in slavenschepen terug te vinden. Een anonieme persoon bood in de zomer van 1773 via een advertentie in de *Middelburgsche Courant* bijvoorbeeld twee parten aan in slavenschepen van het Vlissingse kantoor van Jan van der Woordt. Het ging om een 64^e

⁶⁵ NL-MdbZA, MCC 50.2, *Regulement van de Commercie Compagnie*, artikel XXIV (scan 8). Uiteraard gold die voorrang alleen “mits sy soo goed en goedkoop geven als andere”.

⁶⁶ Volgens Den Heijer was één van de voordelen van een partenrederij dat het ook het kapitaal van ambachtslieden en kleine ondernemers mobiliseerde. Den Heijer, *De Geoctrooieerde Compagnie*, 12. Wegener Sleeswijk ziet de opvatting dat kleine lieden deelnamen aan (Friese) partenrederijen als een hedendaags “wensbeeld”. Rienk Wegener Sleeswijk, ‘Rendement van 36 Friese partenrederijen (1740-1830)’, in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer* 1986, 66-89, 67.

⁶⁷ In sommige gevallen waren er in het rederijcedul restricties geplaatst op de verkoop van scheepsparten. De vrije verkoop van parten betekende immers dat de reders van een schip mogelijk onwenselijke nieuwe partenhouders (met inspraak in de reis) moesten dulden. Zie ook Joannes van der Linden, *Regtsgeleerd, practicaal en koopmans handboek* (Amsterdam 1806), 485. Een Walchers rederijcedul uit 1791 stelt ook restricties aan de verkoop van parten: “Niemand der geintresseerde, of bij overlijden, derzelver erfgenamen, zullen vermoogen hunne portie publicq of uit de hand te verkoopen, zonder voorkennis van de rheederij die aan zig behoud het regt van naasting”. NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 27 september 1791 (scan 296).

part in de *Sara Henrietta*, ad *f* 1.114, en een 64^e part in de *Gulde Vrijheid*, ad *f* 1.453. Daarnaast verkocht hij uit de hand een 32^e part in de *Wulpenburg* (*f* 2.300) en een 64^e part in de *Nepthunus* (*f* 1.423), beide varende onder boekhouder Jacobus Thobiassen Wulphert.⁶⁸ Uit het familiearchief Snouck Hurgronje blijkt dat een 32^e part in het slavenschip *Maria* van Snouck Hurgronje & Louijssen *f* 2.356 kostte en dat een 32^e part in de *Avontuur* van de Middelburgse boekhouders Pieter de Bruijn & Abraham de Smit in 1772 *f* 3.650 waard was.⁶⁹ De houders van de parten stelden de waarde ervan steeds bij op basis van de laatste afrekening van de boekhouder van het schip. In ieder geval is duidelijk dat investeren in MCC-slavenschepen een stuk goedkoper was dan investeren in schepen van andere kantoren. Door de lage koers kon een investeerder meerdere volledige MCC-aandelen krijgen voor de prijs van één scheepspart in een slavenschip. De aanschaf van zo'n part was bovendien veel risicovoller. Het ging immers om een aandeel in één enkel slavenschip met lading.

Volgens de eerdergenoemde anonieme auteur van een kritische analyse van de Walcherse slavenhandel uit 1786 (zich bedienend van het pseudoniem 'Aristodemus') waren veel boekhouders van slavenschepen geneigd om steeds goedkopere parten aan te bieden.⁷⁰ Dat kon onder meer door het scheepskapitaal te verdelen in een groter aantal parten, hoewel meer parten dan 64 ongebruikelijk lijkt te zijn geweest. Een te grote toename aan parten zou mogelijk tot een onwerkbaar hoeveelheid reders per schip hebben geleid. Boekhouders konden parten ook minder prijzig maken door goedkopere schepen te gebruiken. Helaas is de stelling van Aristodemus niet nader te controleren, noch is te bepalen wanneer deze trend van kleine scheepsparten zich zou hebben ingezet. Gezien de toenemend slechte financiële resultaten van de reizen (zie hoofdstuk 3) is het echter niet ondenkbaar dat boekhouders hun parten in de jaren zeventig en tachtig noodgedwongen verkleinden om het benodigde kapitaal aan te trekken.

Reders splitsten hun part overigens ook wel op eigen initiatief. Dat bood hen de mogelijkheid het part in kleinere delen te distribueren. Een voorbeeld is de Middelburgse regent Daniël Radermacher, die een 16^e part bezat in het slavenschip *Jonge Ruijter* van het Vlissingse kantoor van Adriaan Kroef. In 1772 was dit part *f* 2.448 waard, maar Radermacher had het part in drieën opgesplitst en twee delen ondergebracht bij familieleden. Eventuele uitdelingen die hij van Kroef zou ontvangen of bijbetalingen die nodig waren, moest hij dus zelf in drie gelijk delen splitsen en doorberekenen.⁷¹

⁶⁸ *Middelburgse Courant*, 20 juli 1773. Zie ook idem, 19 juni 1773.

⁶⁹ NL-MdbZA, 98 (Familie Snouck Hurgronje), inv. nr. 64, kapitaalboek van Steven Matthijs (Snouck) Hurgronje en zijn vrouw Anna Catharina Elias, f. 108. Ibid, 473 (Daniël Radermacher), inv. nr. 8.

⁷⁰ *Brieven over het bestuur der colonien Essequibo en Demerary*, deel IV, 124-125.

⁷¹ NL-MdbZA, Daniël Radermacher 6. In het financiële journaal staat "(...) staande ten mijnen naam bij de boekhouder bekent 1/16 part, waar in vrouw Maria Elizabeth van Lijnden, gebore Radermacher & de erven

Dergelijke constructies waren gebruikelijk, maar waarschijnlijk niet primair bedoeld om kleine investeerders te bereiken.⁷² Duidelijk is dat slavenhandelaren ook kapitaal wierven buiten Zeeland. Zo kwam een deel van het kapitaal van de rederij van Johan Cornelis Radermacher en Aarnout Steenhardt uit de Oostenrijkse Nederlanden en vond de firma Jan de Zitter & Zonen een Utrechtse investeerder voor het schip *Magdalena Maria*.⁷³ Helaas is niet te achterhalen welk deel van het geïnvesteerde kapitaal in de partenrederijen van buiten de provincie kwam.⁷⁴

Het is waarschijnlijk dat de personen die parten in Walcherse slavenscheepen kochten grotendeels uit dezelfde kapitaalkrachtige groep kwamen als diegenen die hoofdparticipant van de MCC waren. Een voorbeeld is de zojuist genoemde Daniël Radermacher, die onder meer bewindhebber was van de VOC. Hij bezat meerdere aandelen in de MCC. Uit het bewaard gebleven deel van zijn persoonlijke financiële administratie blijkt dat hij daarnaast partenreder was van meerdere slavenscheepen. In 1770 had hij niet alleen geïnvesteerd in de *Jonge Ruijter*, maar ook in een ander slavenschip van Adriaan Kroef en in twee schepen van het Middelburgse kantoor De Bruijn & De Smit. Na afloop van een slavenreis hield Radermacher zijn part doorgaans aan, van het eventueel verdiende geld werd een uitkering gedaan en de rest van het kapitaal werd ingezet voor een nieuwe slavenreis met hetzelfde schip.⁷⁵

Motieven om te investeren

Idealistische motieven daargelaten, is de hoofdreden om ergens in te investeren doorgaans dat de geldschieder verwacht er financieel beter van te worden. Toch hoeft dat niet te betekenen dat alle investeerders in de slavenhandel slechts geïnteresseerd waren in het financiële resultaat van de slavenreizen zelf. Met een part kwam immers inspraak in de organisatie en het reisdoel van de uitreding. De Walcherse

W: Vrouw Petronella Maria Bevers, gebore Radermacher, ijder voor 1/3 part zijn heriderende, moettende bij te doene uitdeeling door mij aan hun, of bij schaade door hun aan mij, derzelve aandeel werden betaald of ontfangen". Per saldo had Radermacher zelf dus een 1/48^e part.

⁷² Eenzelfde constructie kan bijvoorbeeld gevonden worden bij Samuel Radermacher. Die hield in de jaren 1730 een 1/8 part in de Middelburgse rederij Radermacher & Steenhardt, hoewel hij 3/64^e part doorverkocht aan een edelman in Gent en 1/64^e aan een Middelburgse regent. Parmentier, 'De rederij Radermacher & Steenhardt', 138-140.

⁷³ Ibid en Paesie, 'De zeven slavenreizen van het Vlissingse fregat *Magdalena Maria*'.

⁷⁴ Bij het verzekeren van slavenscheepen, een andere kapitaalintensieve commerciële activiteit op Walcheren, verzekerden de directeurs van de MCC doorgaans ongeveer de helft van de verzekerde bedragen buiten Walcheren (zie § 5.2). Dat had deels te maken met risicospreiding, maar het geeft wellicht ook een idee van de beschikbaarheid van kapitaal op het eiland in de tweede helft van de achttiende eeuw.

⁷⁵ NL-MdbZA, Daniël Radermacher 8. Radermacher investeerde overigens ook in een Vlissingse lijnbaan en een Middelburgse buskruitmolen.

slavenhandelaren zelf schreven dat een partenrederij “dikwylen in twee en dertig leden bestaat, en welke alle te saamen compareeren, aan wien de onderneming word voorgesteld, die zy alle goed, of afkeuren, en waar omtrent ieder zyn stem heeft.”⁷⁶ Investeerders die baat hadden bij inspraak in de slavenhandel waren vooral grote leveranciers en afnemers van slavenschepen. Zoals nog zal blijken zullen investeerders in de Walcherse slavenhandel in de tweede helft van de achttiende eeuw zelden grote winsten uit de slavenhandel zelf hebben ontvangen. Een anonieme, vermogende Zeeuwse jongeman schreef in de jaren tachtig van die eeuw dat hij en zijn ouders in 27 jaar tijd zelfs een bedrag van f 167.000 hadden verloren met hun deelnemingen in slavenrederijen.⁷⁷ Inspraak in de organisatie van de reis werd waarschijnlijk een steeds belangrijker motief om te investeren in de slavenhandel.

De grootste groep investeerders die belang hadden bij inspraak in de partenrederijen ten slavenhandel waren leveranciers, die hun positie veilig wilden stellen. Bij terugloop van het aantal slavenreizen zouden zij immers belangrijke klanten verliezen. Het was wederom Aristodemus die in 1786 meldde “dat de tegenwoordige rheeders der nog weinige slaaven-scheepen zo niet alle, ten minsten, voor verre het grootste gedeelte geweest zijn leverantiers, ambachtslieden en soortgelijke, welke dan teffens bij de uitrusting van die scheepen, door hunne particuliere leverantien en arbeid, nog een bijzonder interest en voordeel hadden.”⁷⁸ Toeleveranciers investeerden zeker in de MCC en het is niet onwaarschijnlijk dat de grootste toeleveranciers ook parten in slavenscheepen van andere kantoren kochten.

Een tweede groep investeerders in slavenscheepen met een ander motief dan alleen direct rendement, waren eigenaren van plantages in de West-Indische koloniën. Dat konden zowel planter-eigenaren in de koloniën zijn, als eigenaren van plantages die zelf in de Republiek woonden. Voor hen was het essentieel om hun plantages te verzekeren van de aanvoer van voldoende arbeidskrachten. Een eerste optie daarvoor was het afsluiten van contracten met slavenhandelaren.⁷⁹ Maar ook het deelnemen in

⁷⁶ NL-HaNA, VWIS 1222, rekest van Walcherse slavenhandelaren aan de Staten-Generaal, 21 maart 1770 (scan 61).

⁷⁷ *Brieven over het bestuur der colonien Essequibo en Demerary*, deel IV, 185-186. De verwijzing naar de brief komt uit een kritisch stuk over de Walcherse slavenhandel door een anonieme Patriotse auteur, maar lijkt niet ongeloofwaardig. Zie ook hoofdstuk 3.

⁷⁸ *Ibid*, 123-124.

⁷⁹ ‘Conditien en voorwaarden’, NL-HaNA, VWIS 1222, bijlage bij missive van representant (...) en bewindhebbers van de WIC, Kamer Zeeland aan de Staten-Generaal, 9 maart 1770 (scan 42). Zelfs een contract garandeerde nog niet de levering van slaven. Zo moest het Vlissingse schip *Maria* volgens contract slaven afleveren in Essequibo/Demerara. Het deed echter eerst Suriname aan, waar de kapitein gedwongen werd te blijven aangezien veel bemanningsleden ziek waren. Zie o.a. rekesten van kapitein Jan Janssen aan de gouverneur-generaal van Suriname, NL-HaNA, 1.05.10.01 (Gouvernementssecretarie Suriname), inv. nr. 349, rekest mei 1769 (scan 1197 e.v.).

slavenrederijen kon soelaas bieden. Zo ging Snouck Hurgronje & Louijssen in 1768 actief op zoek naar investeerders in Essequebo/Demerara. Het kantoor stuurde een ‘concept-police’ met het voorstel voor een slavenreis naar 135 potentiële geïnteresseerden. Het betreffende slavenschip zou, “daar de meerderheid der geïnteresseerden sal goedvinden” naar Guinea of Angola varen en vervolgens naar Essequebo, waar de kapitein de ingekochte slaven aan de hand van loting aan de deelnemende reders zou verkopen.⁸⁰ Heel veel animo voor inschrijving was er overigens niet: op de 135 naar de kolonie verzonden brieven kwamen slechts 11 reacties. Dat kwam waarschijnlijk doordat dit een relatief dure en risicovolle manier was voor planters om aan slaven te komen. Het deelnemen in slavenscheperen lijkt echter regelmatig en waarschijnlijk in toenemende mate gepraktiseerd te zijn door eigenaren van plantages.⁸¹ Zo is bekend dat veel investeerders in negotiaties voor plantages eveneens partnerhouder van Zeeuwse slavenscheperen waren.⁸² De Amsterdamse koopman Hendrik Coenraad Sander is daarvan een voorbeeld. Hij bezat ten tijde van zijn overlijden in 1776 naast twee plantages in Berbice ook parten in twee slavenscheperen die vanuit Vlissingen op die kolonie voeren, namelijk een 1/16 part in de *Helena* en een 1/32 part in de *Sara Henrietta*, beide uitgereed door Jan van der Woordt.⁸³ Toen de Walcherse slavenhandel in 1788 in zwaar weer verkeerde, meenden enkele inwoners van Berbice dat “vermogende Hollandsche ingezetenen die plantages alhier in eigendom bezitten, door deelneming in slavenrederyen nog eenigsints in staat zyn zig in deezen algemeenen nood te redden”.⁸⁴

2.3 Kapitaalbehoefte

Voor de uitreding van een slavenschip was veel kapitaal nodig. De boekhouder die de reis organiseerde moest om te beginnen een zeewaardig schip aankopen of laten

⁸⁰ NL-HaNA, VWIS 1222, bijlage bij missive van representant (...) en bewindhebbers van de WIC, Kamer Zeeland aan de Staten-Generaal, 9 maart 1770 (scan 45).

⁸¹ De praktijk lijkt vooral in Suriname gemeengoed te zijn geweest.). ‘Copie-circulaire missive van zeeker comptoir van negotie [Snouck Hurgronje & Louijssen], ten jaare 1768, aan diverse planters en ingezeetenen in Essequebo en Demerary gezonden’, in: *Berigt van den repraesentant (...) en bewindhebbers van de ge-octrooyeerde West-Indische Compagnie* (1770). Johannes Louijssen bevestigde dit in de late jaren tachtig van de achttiende eeuw, ‘Berigt van de kooplieden te Vlissingen’, ongedateerd, f. 37, bijlage bij *Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende* (1786).

⁸² NL-HaNA, VWIS 1222, brief van de bewindhebbers van de Zeeuwse WIC-kamer aan de Staten-Generaal, 19 februari 1770 (scan 20).

⁸³ NL-AsdSAA (Stadsarchief Amsterdam), 5075 (Notarissen standplaats Amsterdam), inv. nr. 13909, notaris Kier van der Piet, minuutakte boedelinventaris 13 mei 1776 (scan 356) De waarde van de parten staat niet vermeld. Volgens de inventaris was de boekhouder van beide schepen het Amsterdamse kantoor Christiaan Cruijs & Zoon. Mogelijk traden zij op als Amsterdamse correspondent van Jan van der Woordt.

⁸⁴ NL-HaNA, VWIS 712, rekest planters en ingezetenen van Berbice, op 6 februari 1788 aan de Staten-Generaal gepresenteerd (scan 14).

bouwen. Daarnaast was het zijn taak om een geschikte bemanning vinden en die enkele maanden loon vooruit te betalen. Hij moest het schip van victualie voorzien, niet alleen voor de bemanning, maar ook voor de honderden mensen die in West-Afrika als slaaf aan boord zouden komen. Het meeste geld was echter bestemd voor het aanschaffen van de handelsgoederen (het cargazoen) waarmee de kapitein slaven en goederen in kon kopen. Dan waren er nog de verzekeringen, fiscale lasten, kosten voor sjouwers en andere dienstverleners. Tussen 1755 en 1780 vertrokken jaarlijks tussen de negen en vijftien slavenschepen vanaf het eiland, waarmee een aanzienlijk kapitaal gemoeid was. Van alle slavenreizen van de MCC, uitgevoerd in de periode 1732-1802, zijn uitgebreide financiële gegevens. Dat geldt niet voor slavenschepen van andere Walcherse kantoren, maar aan de hand van enkele afrekeningen valt een goede indruk te krijgen. Gezamenlijk kunnen deze bronnen inzicht geven in de kapitaalbehoefte van de Walcherse slavenhandel.

Investeringen in MCC-uitredingen

De directeurs van de MCC hebben in de achttiende eeuw in totaal 113 maal een schip uitgereed voor een slavenreis. Hiervoor gebruikte de compagnie 28 verschillende schepen, vrijwel allemaal op de eigen werf in Middelburg van stapel gelopen. Van de 113 uitredingen konden de kapiteins 100 maal de volledige driehoeksreis voltooien en dus via West-Afrika en West-Indië terugkeren naar Middelburg. Tijdens de 13 onvoltooide reizen werden 7 schepen in 1781 door Engelse kapers veroverd, verongelukten 2 schepen bij thuiskomst in Nederland en werden 4 schepen in Amerika afgekeurd vanwege een te slechte staat om terug naar Europa te varen. Om te bepalen hoeveel kapitaal gemoeid was met een uitreding ten slavenhandel is een duik in de boekhouding van de MCC noodzakelijk.

De boekhouding van de MCC biedt een gedetailleerd overzicht van de kosten van alle MCC-uitredingen. De boekhouders administreerden reizen afzonderlijk. Vóór iedere nieuwe uitreding openden zij twee rekeningen in het grootboek: een scheepsrekening en een cargazoenrekening. Bij thuiskomst kwam daar een derde rekening bij, namelijk de retourrekening. Ook werden de rekeningen pas na thuiskomst gesloten, tijdens de reis stonden de saldi van de scheepsrekening en de cargazoenrekening op de balans. Alle posten die de boekhouders op de verschillende rekeningen boekten, kopieerden ze in de zogenoemde scheepsboeken. Daarin kwam ook een verkort verslag van de West-Afrikaanse en West-Indische handel van de kapitein; dus het inruilen van cargazoen voor slaven en de verkoop van slaven in West-Indië. In de Middelburgse groot- en journaalboeken is deze 'tussenhandel' niet

rechtstreeks terug te vinden. Het scheepsboek van één afzonderlijk schip geeft een chronologisch overzicht van de resultaten van alle achtereenvolgende reizen en was daarmee een administratief instrument voor de directeuren om de resultaten van achtereenvolgende reizen te vergelijken.⁸⁵

Figuur 2-1: Boekhoudkundige verwerking (slaven)uitreding bij de MCC

debet	Scheepsrekening	credit
Scheepswaarde begin reis (I)	Scheepswaarde einde reis	
Kosten equipage (I)	Winst op cargazoën	
Thuiskomende ongelden		
Saldo (winst op reis)	Saldo (verlies op reis)	
debet	Cargazoërekening	credit
Inkoopprijs + onkosten cargazoën (I)	Netto-opbrengst retouren	
Saldo (winst op cargazoën)		
debet	Retourekening	credit
Onkosten op de retouren	Opbrengst retouren	
Saldo (netto-opbrengst retouren)		

De met 'I' gemarkeerde posten betreffen de aanvankelijke investering in de uitreding. Alle andere posten werden pas na vertrek en bij thuiskomst geboekt. Zie voor meer toelichting bijlage B.

Om te bepalen hoeveel de MCC investeerde in een uitreding, zijn de eerste twee grootboekrekeningen van belang: de scheepsrekening en de cargazoërekening. De voor aanvang van de reis op die rekeningen geboekte kosten (in figuur 2-1 aangemerkt met 'I') betreffen de totale investering. De rest van de posten werd pas na thuiskomst geboekt. De boekhoudkundige verwerking van de reis van het schip *Aurora* in 1776 kan als illustratie dienen. Dit 26 meter lange fregatschip was in 1771 afgeleverd door de werf

⁸⁵ Op die van de *Watergeus* na zijn alle scheepsboeken van MCC-slavenshipen bewaard gebleven. De cijfers van de *Watergeus* zijn echter te reconstrueren uit de groot- en journaalboeken van de compagnie. De West-Afrikaanse en West-Indische handel valt te reconstrueren uit de aantekeningen van de kapitein.

van de MCC en had tussen dat jaar en 1775 twee reizen gemaakt via Loango-Angola naar West-Indië. Eind 1775 nam de directie het besluit om de *Aurora* opnieuw uit te redden voor een slavenreis, ditmaal naar Guinea.⁸⁶ In het grootboek openden de boekhouders een scheepsrekening voor deze reis onder de naam 'Fregatschip Aurora, 3^e equipage'.⁸⁷ De beginwaarde van het schip zelf werd debet gesteld, verder werden gedebiteerd diverse posten die samenhangen met het gereedmaken van het schip. Zo betaalden de directeuren de aangemonsterde bemanning twee maanden gage vooruit, hetgeen een kostenpost van f 1.088 opleverde. Ook betaalde de kassier van de MCC per kas ruim f 800 in muntgeld aan diverse bakkers voor scheepsbrood.⁸⁸ Verder brachten sjouwers voor meer dan f 2.000 aan geconserveerd vlees aan boord.⁸⁹ Tezamen met andere victualiën, vertimmeringen en de assurantiepremie bedroeg het debetsaldo van de scheepsrekening bij het vertrek van de *Aurora* in juni 1776 in totaal f 44.100. De tweede grootboekrekening die de boekhouders openden was de cargazoenrekening, met als titel 'Cargazoenen per Africa & America met het schip Aurora, 3^e voyage'.⁹⁰ Op deze rekening debiteerden zij alle kosten die betrekking hadden op de handel. Het betrof vooral betalingen aan leveranciers van handelsgoederen, in totaal bijna f 50.000. Andere handelskosten betroffen het lastgeld dat de directeuren aan de WIC betaalden (f 4.131) en de assurantiepremie voor de handelswaar (f 1.800). De ingekochte gort (f 1.549) en bonen (f 725) die bestemd waren als voedsel voor de mensen die als slaven aan boord kwamen werden eveneens op deze grootboekrekening gesteld. Slaven werden immers gezien als lading en de voedingskosten waren daarom handelskosten. Bij vertrek was het debetsaldo van de cargazoenrekening f 59.580. De som van de debetsaldi van beide grootboekrekeningen op het moment van vertrek van de *Aurora* was gelijk aan de investering van de MCC in de deze uitreding, te weten f 103.680.

⁸⁶ NL-MdbZA, MCC 22, Notulen vergadering directeuren, vergadering 19 december 1775 (scan 39).

⁸⁷ Eind 1775 werd deze grootboekrekening aangemaakt, zie NL-MdbZA, MCC 1698, Grootboek 'La K' (1769-1775), folio 180 (scan 206). Vanwege de ingebruikname van een nieuw grootboek werd het saldo overgebracht naar MCC 1699, Grootboek 'La L' (1776-1786), folio 39 (scan 65). Alle cumulatieve posten die verband hielden met de uitreding werden hier gedebiteerd. Meer details zijn te vinden in MCC 1636, Journaalboek 'La L' (1776-1786) en MCC 1680, Kasboek 'La N' (1775-1782). Veel van deze details werden ook vermeld in het scheepsboek van de *Aurora*, waarin alle posten voor alle achtereenvolgende reizen van het schip werden verzameld. Zie MCC 213, Scheepsboek *Aurora*, vanaf f. 45 (scan 24).

⁸⁸ Ter illustratie: zie de journaalpost in NL-MdbZA, MCC 1636, journaalpost 31 juli 1776 (scan 26) en MCC 1680, kasboek 31 juli 1776 (scan 31).

⁸⁹ Zie voor een overzicht van alle journaalposten NL-MdbZA, MCC 213, folio 43-45 (scan 24-34).

⁹⁰ NL-MdbZA, MCC 1699, Grootboek 'La L' (1776-1786), folio 65 (scan 91).

Tabel 2-2: Gemiddelde investering per MCC-uitreding ten slavenhandel

Vertrekjaar	Gemiddelde investering / uitreding <i>f</i>	Waarvan equipage <i>f</i>	Waarvan cargazoën <i>f</i>	Aantal uitredingen	Gemiddeld aantal lasten
1732-1739	70.920	29.190	41.730	1	126
1740-1749	54.366	21.654	32.713	12	80
1750-1759	60.987	23.788	37.199	20	85
1760-1769	76.754	30.327	46.426	30	87
1770-1779	90.103	35.076	55.026	35	89
1780-1789	99.873	44.740	55.133	10	99
1790-1799	122.869	63.693	59.177	4	112
1800-1802	138.732	65.190	73.542	1	104

Bron: MCC 167-1424, Scheepsboeken, en MCC 1698-1699, Grootboeken.

Een last is een vroegmoderne inhoudsmaat voor schepen en komt ongeveer overeen met 2 ton.

De hoogte van de kapitaalbehoefte voor een slavenreis hing samen met diverse factoren. Belangrijk waren de reisbestemming, de grootte van het schip en de hoeveelheid in te kopen slaven. Aangezien de kapitein in West-Afrika betaalde met handelsgoederen, waren de prijzen van deze goederen in Nederland ook van belang. Op basis van het archief van de MCC valt een overzicht samen te stellen van de gemiddelde uitredingskosten tussen 1732 en 1802, de jaren waarin de compagnie actief was in de slavenhandel.⁹¹ De hoge gemiddelde investering in de eerste periode (1732-1740) is enigszins misleidend, vanwege het feit dat het eerste MCC-slavenschip *Hof van Zeeland* groter en kostbaarder was dan veel latere schepen. Tussen de jaren veertig en de jaren tachtig van de achttiende eeuw blijkt er grofweg sprake te zijn geweest van een verdubbeling van de gemiddelde investering per uitreding.⁹² De belangrijkste oorzaak hiervan is de sterk gestegen slavenprijs in West-Afrika (zie tabel 5-5).

⁹¹ Het betreft hier de investeringen in de op zichzelf staande slavenreizen. Eventuele facilitaire kosten voor het walbedrijf van de compagnie (bijvoorbeeld ten behoeve van de conciërge, pakhuizen, e.d.) zijn hier niet bij inbegrepen.

⁹² Vergelijk tabel 2-2 met de opmerking van Cornelis van der Oudermeulen in 1785: "Thans reket men hier te lande, dat schip en slaaven behoeftens de eene helft, en het cargazoën ter inruiling van 350 a 400 slaaven, de andere helft bedragen, en dat tot het eene en ander noodig is 100,000 Gls. (...)" Van der Oudermeulen overschat waarschijnlijk het gemiddeld aantal ingekochte slaven, maar zijn schatting van de totale uitredingskosten komt zeer wel overeen met de werkelijke uitredingskosten van de MCC in deze periode. Cornelis van der Oudermeulen, *Iets dat tot voordeel der deelgenooten van de Oost Indische Compagnie en tot nut van ieder ingezeten van dit gemeenebest kan strekken* (1785), 113. Zie ook § 5.1.

Slavenhandel ten opzichte van andere handelstakken

De MCC hield zich vóór 1755 niet alleen bezig met de slavenhandel, maar ook met andere vormen van scheepvaart. Dat maakt het mogelijk om de uitredingskosten van verschillende typen reizen in de vroege periode te vergelijken. Tussen 1720 en 1755 voeren MCC-schepen op Europese bestemmingen. Equipagekosten voor Europese reizen lagen vaak rond de f 10.000, uiteraard mede afhankelijk van de grootte van de betrokken schepen.⁹³ Tegenover deze lagere uitredingskosten ten opzichte van de slavenhandel staat het feit dat schepen in de Europese vaart meerdere reizen per jaar konden maken. Wellicht beter vergelijkbaar met de slavenhandel waren twee andere takken van scheepvaart waar de MCC regelmatig schepen voor uitreedde, namelijk de handel op Spaans West-Indië en de retourhandel op Afrika.

De handel op Spaanse koloniën in West-Indië was feitelijk smokkelhandel; weliswaar was het vanuit Nederlands oogpunt legaal (de MCC betaalde dan ook keurig recognitie aan de WIC), maar vanuit Spaans oogpunt was het handeldrijven met Spaanse koloniën door buitenlanders een illegale activiteit. De rechtstreekste smokkelhandel vanuit Nederland naar de Spaanse West-Indische koloniën was een Zeeuwse specialiteit.⁹⁴ Reders zetten voor deze vaart meestal grote schepen in, die een kostbare lading aan boord hadden. In totaal heeft de MCC 59 keer een schip naar Spaans West-Indië uitgereed, waarvan 28 tussen 1731 en 1750. De gemiddeld in deze reizen geïnvesteerde bedragen lagen veel hoger dan die in de slavenhandel. Vooral de cargazoenen, die vooral uit textielwaren bestonden, waren waardevoller. Deze handel was eveneens zeer risicovol en de Spaanse autoriteiten traden er actief tegen op. Na enkele grote verliezen in de jaren veertig van de achttiende eeuw besloot de directie van de MCC ermee te stoppen. De retourvaart op Afrika is langer doorgegaan, tot de lage verkoopprijzen van Afrikaanse producten in de jaren zestig de resultaten onder druk zetten.⁹⁵ De geïnvesteerde bedragen liggen niet heel ver af van de investeringen in de slavenhandel, hoewel de compagnie soms kleinere (en goedkopere) schepen gebruikte.

⁹³ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, Bijlage X, 206-207. De gemiddelde totale equipagekosten bedroegen £ 2.286 (f 13.716). Reinders Folmer-Van Prooijen vermeldt in haar bijlage echter het totale debetsaldo van de equipagerekening. Het betreft daarom ook kosten die gemaakt zijn nadat het betreffende schip terug in Middelburg was. De totale investeringskosten in de initiële uitreding waren dus lager.

⁹⁴ Klooster, *Illicit Riches*, 84-86.

⁹⁵ *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760. Zie ook hoofdstuk 7.

Tabel 2-3: Gemiddelde investering per MCC-uitreding op Spaans West-Indië en West-Afrika

Vertrekjaar / bestemming	Gemiddelde investering / uitreding <i>f</i>	Waarvan equipage <i>f</i>	Waarvan cargazoen <i>f</i>	Aantal uitredingen
<i>Spaans West-Indië</i>				
1731-1740	145.473	36.171	109.302	19
1741-1750	187.808	40.395	147.412	9
<i>Retourreizen Afrika</i>				
1731-1740	59.046	20.178	38.869	8
1741-1750	63.355	18.576	44.779	12
1751-1760	58.683	22.649	36.033	9
1761-1770	65.613	23.311	42.302	8

Bron: MCC 167-1424, Scheepsboeken, en MCC 1698-1699, Grootboeken.

Investeringen in partenrederijen ten slavenhandel

De overlevering van de complete boekhouding van de MCC is uniek. Zowel in binnen- als buitenland is een dergelijke collectie van gegevens over slavenreizen ongeëvenaard. Van alle Walcherse slavenhandelaren is de MCC de enige waarvan de boekhouding bewaard is gebleven. Dat maakt het lastig om de cijfers van de MCC te vergelijken met die van andere slavenschepen uit Middelburg en Vlissingen. Toch is er nog wel iets te vinden over investeringen in slavenreizen van Walcherse partenrederijen. Want hoewel de boekhoudingen van de organiserende kantoren verloren zijn gegaan, kregen investeerders in deze slavenreizen regelmatig een afrekening voor hun scheepspart. Enkele van deze afrekeningen – of afschriften daarvan – zijn terug te vinden in diverse familiearchieven. Jan Parmentier vond in een Vlaams privé-archief bijvoorbeeld documenten die betrekking hebben op enkele slavenreizen van de Middelburgse rederij Radermacher & Steenhart tussen 1731 en 1740. Helaas bevatten de gegevens niet veel financiële informatie. Wel is bijvoorbeeld duidelijk dat het schip *Genoveva Maria* voor de reis van 1735-1736 een cargazoen aan boord had ter waarde van *f* 25.300.⁹⁶ Dat was minder dan aan boord van het MCC-schip *Hof van Zeeland* enkele jaren daarvoor, maar de beperkte grootte van het schip (53 last) zal daar één van de redenen voor zijn geweest.⁹⁷

⁹⁶ Parmentier, 'De rederij Radermacher & Steenhart', 144.

⁹⁷ Parmentier, 'De rederij Radermacher & Steenhart', 141.

Voor Walcherse slavenreizen in de tweede helft van de achttiende eeuw zijn meer gegevens beschikbaar. Ruud Paesie beschrijft enkele bescheiden uit een Utrechts familiearchief over slavenreizen van het Vlissingse schip *Magdalena Maria*. Deze collectie bevat meer financiële gegevens dan Paesie beschrijft en in hetzelfde archief zijn ook gegevens te vinden over twee slavenreizen van het *Goede Voornemen* van Johannes Louijssen & Zoon, uitgereed in 1790 en 1792. Ook in overgeleverde grootboeken en journaalboeken van de achttiende-eeuwse Middelburgers Jan Wijbo en Daniël Radermacher zijn afschriften te vinden die betrekking hebben op Walcherse slavenreizen. Op basis van deze informatie valt terug te rekenen hoe groot de totale investering in deze reizen was. Tabel 2-4 bevat een overzicht met financiële gegevens van 22 individuele Walcherse slavenreizen op negen verschillende schepen uit de periode 1745-1792.

Het is interessant om de gegevens in deze tabel te vergelijken met de gemiddelde investeringen in MCC-schepen, zoals vermeld in tabel 2-2. Een vergelijking is echter niet zonder meer mogelijk. De financiële gegevens uit tabel 2-4 zijn indirect verkregen uit de boekhoudingen van de betrokken rederijen. Net als de MCC administreerden de andere kantoren hun slavenreizen afzonderlijk, maar anders dan bij de compagnie werden de kosten en opbrengsten steeds over een vast aantal parten verdeeld. Door het ontbreken van de onderliggende boekhouding is niet altijd na te gaan welke posten hierbij wel en welke niet zijn opgenomen. Zo is het in sommige gevallen onduidelijk of de assurantie voor de schepen in de partwaarde zat. Waarschijnlijk sloot de boekhouder de verzekering voor het hele schip af, maar het is ook mogelijk dat individuele partenhouders soms zelf hun part verzekerden.⁹⁸ Naast onduidelijkheid over de assurantie, valt in tabel 2-4 op dat de investeringen in eerste uitredingen van schepen veel hoger zijn dan die in latere uitredingen van hetzelfde schip. Dat komt doordat de betrokken schepen vóór hun eerste reis moesten worden aangekocht of gebouwd, terwijl voor latere reizen doorgaans slechts wat onderhoud en vertimmeringen nodig waren. De journaalposten die afkomstig zijn uit de administratie van investeerders bevatten doorgaans alleen de waarde van die vertimmeringen. In de afschriften van de boekhouders was de scheepswaarde wel opgenomen, ten behoeve van de waardering

⁹⁸ In het eerder besproken rederijcontract van Snouck Hurgronje & Louijssen werd expliciet vermeld dat de boekhouders de assurantie voor zowel het schip als de cargazoengoederen verzorgden. NL-HaNA, VWIS 1222, bijlage bij missive van representant (...) en bewindhebbers van de WIC, Kamer Zeeland aan de Staten-Generaal, 9 maart 1770, f. 82-83 (vanaf scan 45). Een onderzoek naar Friese partenrederijen door R.S. Wegener Sleeswijk liet zien dat daar de verzekering echter meestal een zaak was van individuele partenhouders. Wegener Sleeswijk, 'Rendement van Friese partenrederijen', 72. Ook in Liverpool werd het assureren van scheepsparten in slavenschepen doorgaans overgelaten aan de individuele aandeelhouders. Richardson, 'Profits in the Liverpool slave trade', 71.

Tabel 2-4: Totale investeringen in 22 Walcherse partenredrijen in de slavenhandel

Jaar van vertrek	Scheepsnaam	Boekhouder	Thuishaven	Uitreding	Afrikaanse bestemming	Investeringsring	Waarvan equipage	Waarvan cargazoën	Bron
						f	f	f	
1745	<i>Maria Jacoba</i>	Van der Poest	Vlissingen	1	Angola	70.116	29.181	40.934	NL-MdbZA, Clement 79
1747	<i>Maria Jacoba</i>	Van der Poest	Vlissingen	2	Angola	57.444	12.968	44.476	NL-MdbZA, Clement 79
1748	<i>Maria Jacoba</i>	Van der Poest	Vlissingen	3	Angola	67.326	18.916	48.410	NL-MdbZA, Clement 79
1749	<i>Maria Jacoba</i>	Van der Poest	Vlissingen	4	Angola	69.344	NB	NB	NL-MdbZA, Clement 79
1761	<i>Magdalena Maria</i>	Jan de Zitter & Zonen	Vlissingen	1	Guinea	55.885	24.337	31.548	NL-UtHUA, De Beaufort 317
1762	<i>Magdalena Maria</i>	Jan de Zitter & Zonen	Vlissingen	2	Guinea	43.772	9.242	34.530	NL-UtHUA, De Beaufort 317
1767	<i>Magdalena Maria</i>	Jan de Zitter & Zonen	Vlissingen	5	Guinea	51.627	10.333	41.295	NL-UtHUA, De Beaufort 317
1769	<i>Magdalena Maria</i>	Jan de Zitter & Zonen	Vlissingen	6	Guinea	49.496	8.694	40.802	NL-UtHUA, De Beaufort 317
1770	<i>Magdalena Maria</i>	Jan de Zitter & Zonen	Vlissingen	7	Guinea	50.596	8.143	42.454	NL-UtHUA, De Beaufort 317
1771	<i>Jonge Ruijter</i>	Adriaan Kroef	Vlissingen	5	Angola	57.731	10.607	47.125	NL-MdbZA, Radermacher 6
1771	<i>Avontuur</i>	De Bruijn & De Smit	Middelburg	1	Guinea	116.788	46.980	69.808	NL-MdbZA, Radermacher 6
1771	<i>Carolina Medioburgensis</i>	De Bruijn & De Smit	Middelburg	6	Guinea	79.795	19.492	60.303	NL-MdbZA, Radermacher 6
1772	<i>Princes Roijal</i>	Adriaan Kroef	Vlissingen	2	Angola	68.382	10.012	58.370	NL-MdbZA, Radermacher 6
1773	<i>Jonge Ruijter</i>	Adriaan Kroef	Vlissingen	6	Angola	63.108	14.050	49.058	NL-MdbZA, Radermacher 6
1774	<i>Princes Roijal</i>	Adriaan Kroef	Vlissingen	3	Angola	69.218	11.223	57.995	NL-MdbZA, Radermacher 6
1774	<i>Maria</i>	Snouck Hurgronje & Louijssen	Vlissingen	6	Angola	75.387	NB	NB	NL-MdbZA, Snouck Hurgronje 64
1774	<i>Vrouwen Anna & Catharina</i>	Snouck Hurgronje & Louijssen	Vlissingen	4	Angola	71.982	NB	NB	NL-MdbZA, Snouck Hurgronje 64
1774	<i>Carolina Medioburgensis</i>	De Bruijn & De Smit	Middelburg	7	Guinea	74.743	NB	NB	NL-MdbZA, Radermacher 6
1777	<i>Maria</i>	Snouck Hurgronje & Louijssen	Vlissingen	7	Angola	68.526	NB	NB	NL-MdbZA, Snouck Hurgronje 64
1778	<i>Anna & Catharina</i>	Snouck Hurgronje & Louijssen	Vlissingen	5	Guinea	59.040	NB	NB	NL-MdbZA, Snouck Hurgronje 64
1790	<i>Goede Voornemen</i>	Johannes Louijssen & Zoon	Vlissingen	1	Guinea	89.876	32.609	57.267	NL-UtHUA, De Beaufort 318
1792	<i>Goede Voornemen</i>	Johannes Louijssen & Zoon	Vlissingen	2	Guinea	117.626	26.121	91.504	NL-UtHUA, De Beaufort 318

De bestemming van de tweede en vierde uitreding van de *Maria Jacoba* is onzeker, maar het is zeer waarschijnlijk dat het net als tijdens haar andere reizen naar Loango-Angola ging. Bronnen: NL-MdbZA, 483 (J.C. Clement), inv. nr. 79, grootboek van Jan Wijbo en zijn vrouw Catharina Lacroix, (1737)-1763. *Ibid.*, 473 (Daniël Radermacher), inv. nr. 6, journal 1770-1789. *Ibid.*, 98 (Familie Snouck Hurgronje), inv. nr. 64, kapitaalboek Steven Matthijs Snouck Hurgronje. NL-UtHUA (Het Utrechts Archief), 53 (Familie De Beaufort), inv. nr. 317, rekeningen-courant en inv. nr. 318, opbrengst Goede Voornemen.

van een scheepspart. Daaruit blijkt dat deze kantoren net als de MCC afschreven op hun slavenscheperen.

Met deze kanttekeningen in het achterhoofd is het mogelijk om de gegevens van MCC-slavenreizen te vergelijken met die van andere rederijen. Helaas is de grootte van de meeste schepen in tabel 2-4 niet bekend, maar de waarde van de cargazoenen aan boord komt zeer wel overeen met de gemiddelde waarde van de handelsgoederen aan boord van MCC-slavenscheperen. De gemiddelde waarde van de cargazoenen op de zeven niet-MCC reizen in de periode 1770-1774 waarvoor gegevens bekend zijn, bedroeg *f* 55.016. Dit is vrijwel identiek aan de waarde van de cargazoenen die MCC-scheperen in de periode 1770-1779 meenamen (*f* 55.026). De equipagekosten zijn wel structureel lager, maar dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt door het feit dat bij de MCC de boekhoudkundige waarde van de schepen bij de equipagerekening werd geteld. Hoewel een gedetailleerde analyse door het ontbreken van de boekhoudingen van andere kantoren niet mogelijk is, valt met relatieve zekerheid te stellen dat er geen grote verschillen waren in de benodigde investeringen voor MCC-uitredingen ten slavenhandel en de uitredingen van andere kantoren.

Kapitaalbehoefte van de Walcherse slavenhandel

Uitgaande van de – waarschijnlijk representatieve – cijfers van de MCC, was er in de jaren vijftig van de achttiende eeuw zo'n *f* 60.000 nodig om een slavenreis uit te reden, waarvan de waarde van het schip deel uitmaakte. Een decennium later was dat bedrag al opgelopen tot ruim *f* 75.000 en in de jaren zeventig was het al zo'n *f* 90.000. De gemiddeld veertien slavenscheperen per jaar die in de jaren zestig van Walcheren vertrokken moeten dus een kapitaal hebben vertegenwoordigd van ongeveer *f* 1 miljoen. In de jaren zeventig bleef de jaarlijkse kapitaalbehoefte ongeveer gelijk, ondanks een daling in het gemiddelde aantal Walcherse slavenreizen per jaar. Dit kwam door de toegenomen uitredingskosten, die waarschijnlijk de groei van de Walcherse slavenhandel belemmerden. Een deel van het jaarlijks benodigde kapitaal moesten reders steeds opnieuw werven bij investeerders. Het betrof dan geld voor de aanbouw van nieuwe schepen, voor reparaties aan bestaande schepen en voor de inkoop van victualiën en cargazoenen.

Om een betere indruk te krijgen van de orde van grootte van het in de slavenhandel geïnvesteerde kapitaal, is het interessant om deze te vergelijken met de cijfers van Jan van de Voort over West-Indische negotiatieleningen. In de late jaren zestig van de achttiende eeuw ontstonden er in de Republiek talloze negotiatiefondsen, die hypothecaire leningen verstrekten aan plantages in de West. Volgens Van de Voorts

berekeningen is er vanuit de Republiek tussen de jaren 1766 en 1775 in totaal *f* 57.845.657 geïnvesteerd in zo'n 200 negotiatiefondsen. Het leeuwendeel van de negotiaties (81 procent) was in Amsterdam uitgegeven. Op Walcheren namen personen het initiatief tot de oprichting van negotiaties voor de 'Zeeuwse' kolonie Essequibo/Demerara. In dezelfde periode haalden Middelburgse negotiaties in totaal *f* 3.423.842 op.⁹⁹ Net als bij de slavenhandel zal een deel van dat kapitaal van buiten Walcheren zijn gekomen. Gezien het jaarlijks benodigde kapitaal in de slavenhandel zal het cumulatief in die handel geïnvesteerde bedrag op het eiland echter veel groter zijn geweest dan de totale investeringen in negotiaties.

2.4 Conclusie

De Walcherse handelskantoren die actief waren in de slavenhandel opereerden niet in een isolement. Ze namen actief deel aan verschillende economische sectoren die elkaar bij voorkeur versterkten. Zo combineerden slavenhandelaren het organiseren van slavenreizen met buskruitproductie, textielhandel en bilaterale vaart op Essequibo/Demerara. De slavenhandelaren die aan het hoofd stonden van de vele partenrederijen ten slavenhandel waren relatief vermogende lieden, hoewel ze zelden tot de allerrijksten behoorden. De MCC was vrijwel zeker het enige slavenhandelskantoor met een in aandelen verdeeld bedrijfskapitaal dat al haar slavenreizen zelf financierde. Investeerders in die compagnie konden hun aandelen verkopen, maar niet hun kapitaal terugtrekken. De andere handelskantoren moesten vaak actief op zoek naar nieuwe investeerders, binnen en buiten Walcheren.

Helaas is niet nauwkeurig te achterhalen wie de investeerders in de Walcherse slavenhandel waren en wat hun afkomst was. Waarschijnlijk ging het in hoofdzaak om vermogende lieden, die een meer dan bijkomstig belang hadden in de slavenhandel. Het waren bijvoorbeeld grote toeleveranciers of eigenaren van West-Indische plantages. Ook op dit punt week de MCC af van haar concurrenten, aangezien de structuur van de compagnie ervoor zorgde dat ook minder vermogende mensen erin konden investeren. Het grootste deel van de aandeelhouders bezat dan ook voor slechts een gering bedrag aan aandelen. Deze groep omvatte veel kleine ambachtslieden en winkeliers die dankzij hun aandeel voorrang kregen als leveranciers voor de MCC. De bulk van het kapitaal was echter in handen van een kleinere groep hoofdparticipanten, waarschijnlijk dezelfde personen bij wie andere slavenhandelskantoren aanklopten voor kapitaal. In de tweede

⁹⁹ Van de Voort, *Westindische plantages*, 103.

Organisatie en financiering

helft van de achttiende eeuw behoorden slavenreizen tot de kostbaarste particuliere scheepsuitredingen.

3. Winst en wanbetaling

Cornelius de Jong was in 1781 een jonge luitenant op het marineschip *Mars* in het Caribisch gebied. Tijdens zijn reizen als marineofficier gaf hij zijn ogen en oren altijd goed de kost. In het Caribisch gebied was hij ooggetuige van de handel in mensen. In een verslag dat De Jong ruim vijftwintig jaar later publiceerde noemde hij de slavenhandel een “schande der menschheid.”¹ De voormalige officier schreef dat Europeanen in West-Afrika mensen inkochten in ruil voor “spiegeltjes, kralen, sterken drank, tabak, messen en honderd andere snuisterijen”.² Het beeld dat hij daarmee opriep is dat van een duistere, maar zeer winstgevende handel. In ruil voor snuisterijen kregen Europeanen waardevolle arbeidskrachten die ze voor een veelvoud van de inkoopprijs als slaaf verkochten.

Het idee van woekerwinsten in de slavenhandel is in de afgelopen decennia door historici bestreden. Niet alleen verscheepten slavenhandelaren waardevolle producten naar West-Afrika, de verkoopopbrengsten van slaven bleken bovendien nauwelijks genoeg om de kosten voor de lange reizen te dekken. Uiteindelijk bleek de trans-Atlantische slavenhandel in de achttiende eeuw op zichzelf niet extreem profijtelijk te zijn geweest. Het oordeel van historici slaat soms zelfs door naar het andere uiterste: Roger Anstey vroeg zich bijvoorbeeld af waarom de MCC zo lang doorging met de weinig rendabele slavenhandel.³ De laatste jaren is het onderzoek steeds meer verschoven van de winstgevendheid in engere zin naar de bredere economische effecten van de slavenhandel. Toch is over die winstgevendheid het laatste woord niet geschreven.

De winstgevendheid van de Walcherse slavenhandel valt op verschillende manieren te onderzoeken. Ten eerste door middel van een economische analyse van de structuur van de sector. Hoeveel onderlinge concurrentie was er tussen de verschillende kantoren? Was er sprake van een grote mate van specialisatie in bepaalde regio's? Was het makkelijk om als nieuwe speler toe te treden tot de slavenhandel? De antwoorden op dergelijke vragen bepaalden de potentiële winstgevendheid van de sector. Een tweede manier om de winstgevendheid te reconstrueren, is een analyse van de boekhouding van de MCC. Van alle uitredingen ten slavenhandel van deze compagnie

¹ Cornelius de Jong, *Reize naar de Caribische eilanden in de jaren 1780 en 1781* (Haarlem 1807), 113. Zie voor meer over Cornelis de Jong van Rodenburgh, Carla van Baalen en J.R. Bruijn, *Van Zeeman tot residentieburger: Cornelis de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996).

² De Jong, *Reize naar de Caribische eilanden*, 113.

³ Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810* (Londen 1975), 57.

zijn uitgebreide financiële gegevens beschikbaar. Deze dataset is groot genoeg om een nauwkeurige indruk te krijgen van de rentabiliteit van slavenhandelsuitredingen vanaf Walcheren. Naast de winstgevendheid was ook de kasstroom van belang. De steeds stroever verlopende geldcirculatie was funest voor de Walcherse slavenhandel en was problematischer dan het lage rendement.

3.1 Markstructuur van de Walcherse slavenhandel

In de twee decennia na 1760 was de slavenhandel vanuit Walcheren op zijn hoogtepunt. In deze periode reedden een kleine twintig kantoren op het eiland slavenschepen uit. De handelstak waaraan zij deelnamen was strikt gereguleerd. Zo kwamen alleen in Nederland gebouwde en uitgerede schepen in aanmerking voor een Afrikaans paspoort van de WIC.⁴ Tegelijk stond het aanvragen van een Afrikaans paspoort voor iedereen open en kregen Nederlandse slavenschepen een aanvoermonopolie in de Nederlandse West-Indische koloniën. Het was buitenlandse schepen officieel verboden om daar slaven aan te brengen. Tegen die beperking klaagden kolonisten veelvuldig, omdat het gebrek aan vrije marktwerking de prijzen in de koloniën kunstmatig hoog hield. Vooral in het snelgroeijende Essequibo/Demerara riep het monopolie weerstand op, omdat die kolonie tot 1770 ook nog eens alleen door Zeeuwse schepen bevoorraad mocht worden. Volgens de kolonisten profiteerden daarvan “eenige wijnige personen en families, welke de scheepsvragten, beneficiën en voordeelen en commercie onder sig hebben verdeelt”.⁵

De gebrekkige aanvoer van voldoende arbeidskrachten leverde plantages in de jaren zestig steeds meer problemen op. De kolonisten in Essequibo/Demerara meenden dat Zeeuwse slavenhandelaren slechts een tiende van het benodigde aantal slaven leverden.⁶ Zij zagen daar een complot in van een handelaren die “van deesen slaavenhandel een monopolium tragten te maaken”.⁷ Deze Zeeuwen zouden de aanvoer bewust beperken om de prijs van slaven kunstmatig hoog te houden. Walcherse slavenhandelaren klommen in de pen om de beschuldiging te ontkrachten. Volgens hun

⁴ ‘Reglement, waer op, onder de navolgende conditien, de vrije vaert op de kust van Africa, aen de onderdanen der Vereenigde Nederlanden, onder betaling van recognitie, opgesteld word’, in: *Nader Prolongatie van het Octroy voor de Westindische Compagnie (...)* (Den Haag 1730), artikel II.

⁵ NL-HaNA, 1.01.50 (Stadhouderlijke secretarie), inv. nr. 1317, ‘Consideratie over de vrije vaert uijt de havenen deser provincien op de colonie de Isequebo’, ongedateerd, waarschijnlijk late jaren zestig.

⁶ NL-HaNA, VWIS 1222, rekest van planters Essequibo/Demerara aan Staten-Generaal, 19 december 1769 (scan 2).

⁷ Ibid (scan 3).

tegenbericht was het onmogelijk om “van den slaven-handel in Zeeland, een monopolium te maaken”.⁸

Marktstructuur en winstgevendheid

In essentie ging de discussie tussen de kolonisten en de slavenhandelaren over de marktstructuur van de slavenhandel, in het bijzonder de structuur van de Walcherse markt. Waren daar kantoren die onevenredig profiteerden van het aanvoermonopolie in de koloniën en die in staat waren het prijspeil te beïnvloeden? Slavenhandelaren met een lokaal Nederlands overwicht zouden grote winsten kunnen behalen door de markt naar hun hand te zetten. De marktstructuur en de potentiële winstgevendheid van een sector waren met elkaar verbonden. Een belangrijk onderdeel van de structuur van een markt is het concurrentieniveau. De mate van onderlinge rivaliteit tussen concurrenten was één van de factoren die invloed hadden op de winstgevendheid, net als het gemak waarmee nieuwe deelnemers konden toetreden tot de slavenhandel.⁹

In het *Journal of Economic History* vond tussen 1976 en 1983 een interessant debat plaats over de relatie tussen de marktstructuur en de winstgevendheid van de Engelse slavenhandel. Robert Thomas en Richard Bean stelden in 1976 dat de slavenhandel in Engeland nooit langdurig buitengewoon winstgevend geweest kan zijn.¹⁰ Zij hanteerden daartoe het concept van ‘economische winst’, gedefinieerd als het verschil tussen de opbrengst van een activiteit en de opportuniteitskosten.¹¹ Volgens Thomas en Bean nam de Engelse concurrentie in de slavenhandel onmiddellijk toe zodra het rendement ervan structureel uitsteeg boven het rendement op andere economische activiteiten. Door de toegenomen concurrentie verdween de economische winst als sneeuw voor de zon. Geen van de Engelse slavenhandelaren was volgens de auteurs groot genoeg om de marktwerking te verstoren, terwijl het voor nieuwe deelnemers relatief eenvoudig was

⁸ NL-HaNA, VWIS 1222, rekest van “verscheide commercieerende ingezeetenen der steeden Middelburg en Vlissingen” aan Staten-Generaal, 21 maart 1770 (scan 61).

⁹ Een hedendaagse analysetool voor de marktstructuur is het vijfkrachtenmodel van Michael Porter. Zijn vijf krachten die het winstpotentieel bepalen zijn (1) de dreiging van nieuwe toetreders, (2) de dreiging dat afnemers overstappen op een vervangend product, (3) een sterke onderhandelingspositie van afnemers, (4) een sterke onderhandelingspositie van leveranciers en (5) onderlinge rivaliteit tussen concurrenten. Porter formuleerde het model het eerst in 1979. Zie voor een revisie Michael Porter, ‘The Five Competitive Forces that Shape Strategy’, in; *Harvard Business Review* 88/1 (2008), 79-93. Het model is niet zonder meer toepasbaar op achttiende-eeuws Walcheren, onder meer vanwege de sterke relatie tussen leveranciers en slavenhandelaren (zie hoofdstuk 2).

¹⁰ Robert Paul Thomas en Richard Nelson Bean, ‘The Fishers of Men: The Profits of the Slave Trade’, in: *The Journal of Economic History*, vol. 34, nr. 4 (december 1974), 885-914. Zie ook Klein, *The Atlantic Slave Trade*, 99-100.

¹¹ Thomas en Bean, ‘Fishers of Men’, 886, noot 7. Opportuniteitskosten zijn gederfde opbrengsten als gevolg van het niet kiezen van de op één-na-winstgevendste alternatieve aanwending van de productiefactoren.

om slavenschepen uit te reden. Het daarvoor benodigde krediet, de benodigde schepen, kundige zeelui en de vereiste cargazoenen waren eenvoudig te verkrijgen. Thomas en Bean omschreven de markt van slavenhandelaren daarom als een markt met volkomen concurrentie, waarin het marktmechanisme langdurige perioden met onevenredig hoge winsten uitsloot.¹² De belangrijkste tegenargumenten kwamen van Joseph Inikori, die meende dat er in de tweede helft van de achttiende eeuw helemaal geen sprake was van volkomen concurrentie in de Engelse slavenhandel.¹³ Enkele handelshuizen domineerden deze handel, omdat ze betere toegang hadden tot het benodigde kapitaal. Bovendien zouden er regelmatig tekorten zijn geweest aan enkele exportproducten – met name textiel en wapens - waardoor kleinere slavenhandelaren moeite hadden om het hoofd boven water te houden. Grote handelaren hadden daarentegen schaalvoordelen en moeten volgens Inikori zeer winstgevend zijn geweest.

Het debat is nooit helemaal beslecht en de methode van de marktstructuuranalyse heeft weinig navolging gevonden. Guillaume Daudin vindt de resultaten van een dergelijke “raccourci théorique” te onzeker en stelt dat het beter is om empirische bronnen te onderzoeken.¹⁴ Overgeleverde contemporaine winstberekeningen hebben echter ook nadelen. Ten eerste is de boekhoudkundige winstbepaling mede afhankelijk van de gebruikte boekhoudconventies en daardoor niet altijd goed vergelijkbaar. In de winstbepaling van MCC-uitredingen is bijvoorbeeld soms wel de winst op wisselkoersverschillen opgenomen en soms niet.¹⁵ Ten tweede is het nooit zeker in hoeverre de overgeleverde boekhoudingen representatief genoeg zijn. Daarom is een korte marktstructuuranalyse een uitgangspunt voor een eerste indruk van de winstgevendheid van de Walcherse slavenhandel, zeker in de context van de genoemde beschuldigingen uit Essequibo/Demerara.

Lokale concurrentie in de Walcherse slavenhandel

Het aantal gelijktijdige deelnemers aan de Walcherse slavenhandel geeft een eerste indruk van het concurrentieniveau. Voor de twintig jaren van 1760 tot en met 1779 zijn de gegevens in de TSTD over de Walcherse slavenhandel relatief compleet (zie tabel 3-1). In deze periode is vanuit Walcheren 260 maal een slavenschip uitgereed. Van die

¹² Thomas en Bean meenden dat eenzelfde situatie zich voordeed in alle geledingen van de West-Indische koloniale handel, behalve op de interne Afrikaanse markt voor slaven.

¹³ Joseph Inikori, ‘Market Structure and the Profits of the British African Trade in the Late Eighteenth Century’, in: *The Journal of Economic History*, vol. 41, nr. 4 (1981), 745-776. Op de pagina’s van dit tijdschrift werd in de daaropvolgende jaren een heftig debat over deze kwestie gevoerd.

¹⁴ Guillaume Daudin, ‘Comment calculer les profits de la traite?’, in: *Revue Française d’outre-Mers* 89/336-337 (2002), 43-62, 47.

¹⁵ Zie ook bijlage B.

uitredingen vonden er 161 plaats in Vlissingen, terwijl Middelburgse kantoren 99 uitredingen voor hun rekening namen. Voor de uitredingen werden 79 verschillende schepen gebruikt, meest fregatten en snauwen. Niet al deze schepen waren de hele periode in de vaart. De totale Walcherse slavenhandelsvloot telde in de jaren zeventig zo'n 30 schepen.¹⁶ De actiefste slavenhandelaar in Vlissingen tussen 1760 en 1779 was het kantoor van Jan Swart & Zoon, met 30 uitredingen, op de voet gevolgd door Jan van der Woordt met 27 uitredingen en Adriaan Kroef met 25 uitredingen. Snouck Hurgronje & Louijssen zaten daar weer iets onder, maar hadden wel meer slavenschepen in de vaart. Al met al ontliepen de grootste kantoren elkaar qua activiteit niet veel. In Middelburg was de MCC met afstand de grootste slavenhandelaar, met 63 uitredingen op 17 verschillende schepen. Pieter de Bruijn en Abraham de Smit verzorgden (soms samen met Jeremias van Nederveen) meer dan 20 slavenreizen.

Tabel 3-1: Walcherse slavenhandelsuitredingen tussen 1760 en 1779

Vlissingen	Aantal uitredingen	Aantal schepen	Middelburg	Aantal uitredingen	Aantal schepen
Jan Swart (& Zoon)	30	8	Commercie Compagnie (MCC)	63	17
(Moyse &) Jan van der Woordt	27	8	De Bruijn & De Smit	13	3
Adriaan Kroef	25	7	Van Nederveen (& De Bruijn & De Smit)	9	2
Snouck Hurgronje & Louijssen	23	10	Bourse de Superville & Smith	8	2
Bovel / Bovel & De Loos	16	3	François Gaaswijck	3	2
Jacobus Thobiassen Wulphert	15	4	Grijmalla & Herklots	2	1
Jan de Zitter (& Zonen)	13	4	Ballot	1	1
Van Dijke (& Landrij)	5	3			
Helleman van Eykellenburg & van Houte	4	2			
Barends	1	1			
Rochussen	1	1			
Totaal	161	51		99	28

Bron: TSTD

Op basis van het aantal uitredingen per kantoor lijkt er op Walcheren in deze periode geen sprake te zijn geweest van een speler met een algeheel monopolistisch overwicht in de slavenhandel. De Commercie Compagnie was in Middelburg weliswaar veruit de grootste, maar haar marktaandeel in de Walcherse slavenhandel als geheel was in deze jaren niet meer dan 24 procent. De Walcherse slavenhandelaren kochten bovendien

¹⁶ NL-HaNA, VWIS 13, brief van de Vlissingse heer L... (scan 62-67), ongedateerd. Op basis van de inhoud kan de brief in of vlak na 1789 gedateerd worden. De auteur is waarschijnlijk de heer Louijssen.

slechts een deel van hun cargazoengoederen lokaal, een groot deel bestelden ze in Holland of in het buitenland. Daardoor concurreerden ze ook rechtstreeks met niet-Zeeuwse slavenhandelaren. In Holland werden in dezelfde periode tussen de 80 en 90 slavenreizen georganiseerd. Het landelijke aandeel van de MCC in de slavenhandel was dus kleiner.

Hoewel er geen sprake was van een kantoor met een algeheel overwicht in de slavenhandel, is het mogelijk dat kantoren een bijzondere positie hadden in een West-Indische kolonie of in een West-Afrikaanse regio. Het lijkt er echter niet op dat kantoren zich specialiseerden in het vervoeren van slaven naar een enkele kolonie. Het grootste deel van de Walcherse slavenschepen in deze periode voer naar Zuid-Amerika. De standaardpraktijk voor kapiteins was om eerst koers te zetten naar Suriname. Als de slavenprijzen daar tegenvielen kon men dan nog doorzeilen naar Berbice, Essequibo/Demerara of een Caribisch eiland. Specialisatie in West-Afrikaanse regio's was waarschijnlijk wel gebruikelijker, hoewel detailinformatie daarover ontbreekt. Een dergelijke specialisatie kende echter vooral een praktisch karakter, aangezien de handelspraktijken en benodigde cargazoengoederen per regio konden verschillen. Bovendien konden kapiteins die meermalen naar dezelfde Afrikaanse regio voeren profiteren van een in Afrika opgebouwd netwerk van contacten en lokale Afrikaanse handelsmakelaars.¹⁷

De MCC reedde vooral schepen uit die Guinea als doel hadden. Van de 62 MCC-slavenreizen in deze periode gingen er 43 naar deze regio, terwijl negentien reizen naar Loango-Angola gingen. Bij enkele kleinere kantoren lag de verhouding juist omgekeerd. Zo gingen minstens twintig van de dertig slavenreizen van Jan Swart & Zoon naar Loango-Angola. Ook Snouck Hurgronje & Louijssen, Jan van der Woordt en Jacobus Thobiassen Wulphert hadden een voorkeur voor deze regio. Het is goed mogelijk dat de betrokken boekhouders en kapiteins binnen deze regio nog een voorkeur hadden voor handelsplaatsen waar ze goede contacten hadden met Afrikaanse makelaars. Vanwege de hevige internationale concurrentie in heel West-Afrika zullen deze praktijken echter niet geleid hebben tot monopolistische voordelen.

De mate van onderlinge rivaliteit tussen de diverse kantoren is lastig in te schatten. Op kleine schaal werkten de kantoren ongetwijfeld samen. De directeuren van de MCC dienden in 1770 bijvoorbeeld een verzoek in bij het kantoor van De Bruijn & De

¹⁷ Als meerdere schepen van dezelfde rederij naar dezelfde Afrikaanse regio voeren, konden ze ook van elkaars aanwezigheid profiteren, bijvoorbeeld door informatie te delen. Zo vond de MCC-kapitein Gideon de Bonrepo in 1744 "een brief onder de negers" van een medekapitein van de Compagnie. NL-MdbZA, MCC 169, Brieven van gezagvoerders *Afrikaansche Galeij*, brief Gideon de Bonrepo aan directeuren, 12 april 1744 (scan 31).

Smit om (per slavenchip binnengekomen) Afrikaans ivoor gezamenlijk te verkopen.¹⁸ Het is echter onwaarschijnlijk dat kantoren verregaande afspraken maakten over de verdeling van de markt. Volgens de bewindhebbers van de Zeeuwse kamer van de WIC was monopolievorming in de Walcherse slavenhandel onmogelijk. Zij meenden in 1770

(...) dat er in den slaavenhandel alsoo weinig monopolium kan plaats hebben, als in de vaart op Suriname, eenige andere colonien van den staat, in de groote en kleine visscherije, of andere soortgelijke branches van commercie; niets waaragtiger zijnde, dan dat soo veele reederijen er zijn, en soo veele opposite belangens exteeren, die het gepretendeert monopolium volstrekt ondoenlijk maaken.¹⁹

Gemak van toetreding

Kantoren die wilden participeren in de Walcherse slavenhandel moesten diverse toetredingsbarrières overwinnen. Om succesvol deel te nemen aan de handel was specialistische kennis nodig, net als een goed netwerk van correspondenten. Een nieuwe boekhouder moest in staat zijn voldoende kapitaal te werven bij investeerders en de juiste handelsgoederen aan te schaffen. Hij had ook een schip nodig, evenals kundige officieren en voldoende zeelui. Over het algemeen lijken die barrières niet onoverkomelijk te zijn geweest voor Zeeuwse kooplieden. Zoals nog zal blijken ging het begin jaren zestig vrij goed met de Walcherse slavenhandel. De vooruitzichten op de lange termijn leken ook gunstig, doordat plantage-eigenaren dankzij een toevloed van negotiatiegelden flink konden investeren in hun plantages.²⁰

In de jaren zestig begonnen minstens zeven kantoren met slavenuitredingen, destijds vooral een activiteit van kantoren die al lang actief waren in de slavenhandel (zoals de MCC, Kroef en Swart). Tot de nieuwe toetreders behoorden onder anderen De Bruijn & De Smit, Jan de Zitter & Zonen en Snouck Hurgronje & Louijssen.²¹ Kennelijk was het voor hen in die periode geen probleem om voldoende kapitaal te werven. Veel van de nieuwe toetreders waren al langer commercieel actief in de Atlantisch-koloniale handel en beschikten daardoor ook over nuttige kennis en netwerken. Er zijn geen signalen dat het aantrekken van scheepsofficieren problematisch was; alleen aan chirurgijns was vrijwel continu een tekort. Dat probleem trof echter niet alleen nieuwe spelers en kleine kantoren, ook de MCC had er last van. De vermeerderde concurrentie

¹⁸ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering directeuren 2 oktober 1770 (scan 205).

¹⁹ NL-HaNA, VWIS 1222, Missive van de [...] geoctrooyeerde Westindische Compagnie ter praesidiale kamer Zeeland aan de Staten-Generaal, 19 februari 1770 (scan 18).

²⁰ Bericht van de [...] ge-octrooyeerde West-Indische Compagnie ter praesidiaale kamer Zeeland, in de notulen van de Staten van Holland, 5 maart 1770.

²¹ Vergelijk met tabel 3-2; de winsten in de vroege jaren zestig waren hoog.

leidde niet tot heftige prijsstijgingen van handelsgoederen op Walcheren. Sterker nog, de prijs van het belangrijkste lokaal geproduceerde handelsgoed op slavenschepen – buskruit – daalde in de jaren zestig en zeventig.²²

Een theoretische analyse op basis van beperkte gegevens kan geen uitsluitel geven over de historische winstgevendheid van een bedrijfstak. Het lijkt er echter wel op dat er tijdens het hoogtepunt van de Walcherse slavenhandel voldoende deelnemers waren om monopolistische voordelen te kunnen uitsluiten. Tijdens een periode van nieuwe commerciële kansen begin jaren zestig zagen bovendien nieuwe kantoren hun kans schoon om slavenreizen te gaan organiseren. Het aantal toetreders liep in de jaren zeventig sterk terug, maar dat had vooral te maken met de effecten van een financiële crisis op de koloniën (zie § 3.2). Op Walcheren waren er geen lokale slavenhandelaren met monopolistische voordelen en op de internationale slavenmarkt hadden Walcherse kooplieden zeker geen invloed op prijzen. Hoge economische winsten waren ook in de slavenhandel op Walcheren onwaarschijnlijk. Dat betekent niet dat er geen slavenhandelaren waren die grote winsten konden behalen. Onafhankelijk van het gemiddelde winstniveau op de lange termijn, konden individuele uitredingen wel buitengewoon winstgevend zijn. Om meer inzicht te krijgen in de daadwerkelijk behaalde resultaten in de Walcherse slavenhandel, is het noodzakelijk om de boeken van slavenhandelaren te onderzoeken.

3.2 Winstgevendheid van de MCC-slavenhandel

Naast het economische winstbegrip staat het boekhoudkundige winstbegrip. Ondanks de subjectieve winstbepaling kunnen vroegmoderne koopmanspapieren inzicht geven in het algehele rendement van een bedrijfstak. De boekhouding van de MCC biedt een zeer ruime dataset met gegevens over de winstgevendheid van alle slavenreizen van deze compagnie. Met behulp van deze boekhouding is het mogelijk om zowel de resultaten van individuele slavenreizen te onderzoeken, als de winstgevendheid van de compagnie als geheel te bepalen.

Rendement van slavenreizen

In de financiële boeken van de MCC hielden de boekhouders de aan uitredingen gerelateerde opbrengsten en kosten bij elkaar. In het jaar van thuiskomst van het schip berekenden ze het resultaat van een reis, om die vervolgens in de geconsolideerde

²² Zie § 5.3 en tabel 5-8.

winstberekening van de compagnie te betrekken.²³ Ongetwijfeld hielden de directeuren de winstgevendheid van alle reizen nauwgezet in de gaten, maar in de boeken van de compagnie zijn geen berekeningen te vinden van het (procentuele) rendement van iedere uitreding. Dat rendement is wel onderzocht door historici, met name W.S. Unger en Johannes Postma. Uit de cijfers van Unger blijkt dat het gemiddelde rendement van 101 slavenreizen van de compagnie tussen 1732 en 1802 niet hoger was dan 3,6 procent.²⁴ Postma paste kleine correcties toe op de cijfers van Unger, maar kwalificeert het gemiddelde winstniveau eveneens als “amazingly low”. Hij stelde het gemiddelde rendement per reis op 2,88 procent in de periode 1740-1795 en 5,6 procent in de deelperiode 1750-1780.²⁵

Het is noodzakelijk om op de berekening van Postma een nadere correctie toe te passen. Om tot het rendement per uitreding te komen, vergeleek hij de nettowinst met de totale kosten per uitreding. Een deel van die kosten maakte de MCC echter pas na thuiskomst en deze kosten werden (boekhoudkundig beschouwd) gefinancierd met de bruto-opbrengsten van de retourgoederen. Om die reden is het nauwkeuriger om de nettowinst te vergelijken met de initiële investering in de uitreding.²⁶ Het gaat immers om het rendement van de investering. Deze investering bestond slechts uit het schip en de uitredingskosten plus de kosten voor het cargazoen (zie § 2.3 en figuur 2-1). De correcte berekening is wel toegepast door Reinders Folmer-Van Prooijen in haar proefschrift over de eerste 35 jaar van de MCC. Zij komt voor de periode van 1740 tot en met 1755 uit op een gemiddelde winst per reis van 3,6 procent voor 22 slavenreizen. Daarna ging het echter beter en de twaalf MCC-slavenreizen die vertrokken tussen 1756 en 1760 kenden volgens haar een gemiddeld rendement van 17,6 procent.²⁷ Ter

²³ Zie ook Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 117.

²⁴ W.S. Unger, ‘Bijdragen II’, in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 28 (Den Haag 1961), 86-91. Unger geeft dit percentage zelf overigens niet: hij vermeldt slechts de rekeningen-courant per uitreding (zie ook bijlage B).

²⁵ Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 278-280.

²⁶ Bij de particuliere boekhouder-reders van slavenschepen bestond de eerste investering ook slechts in de waarde van schip en uitreding plus de benodigde handelsgoederen. Na afloop van een reis werden de ‘thuiskomende ongelden’ en ‘onkosten op de retouren’ betaald en alleen als er geld overschoot werd dat overgemaakt aan de partenholders of geherinvesteerd. Daudin schrijft over de juiste winstbepaling: “Un premier mouvement serait de calculer tout simplement l'ensemble des coûts et l'ensemble des revenus liés à une expédition. (...) Pour prendre en compte le temps, une première précaution est de comparer l'investissement à l'origine - ce qui ne comprend pas les frais d'escales et de désarmement - de l'expédition et l'ensemble des revenus nets, c'est-à-dire défalqués des frais d'escales et de désarmement”. Daudin, ‘Comment calculer les profits de la traite?’, 54.

²⁷ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 149-151 en 202-203. Overigens wijkt Reinders Folmer-Van Prooijen in haar berekeningen licht af van de MCC-boekhouding, maar dit beïnvloedt de eindresultaten nauwelijks. In deze studie worden de cijfers rechtstreeks overgenomen uit de boekhouding en geconverteerd naar guldens.

vergelijking: volgens de rekenmethode van Postma hadden deze reizen een gemiddeld rendement van 13 procent.²⁸

Om het rendement van MCC-slavenreizen nauwkeuriger te bepalen, heb ik de financiële gegevens ervan opnieuw geanalyseerd. In tabel 3-2 staat per periode van vijf jaar het totaalbedrag van alle investeringen van de MCC in slavenreizen en het cumulatieve nettoresultaat van deze reizen.²⁹ Conform de boekhouding van de compagnie zijn de reizen toegerekend aan het jaar waarin het schip in Middelburg terugkeerde of het schip in een buitenlandse kolonie werd verkocht. Om de berekening van de gemiddelde resultaten uit de normale bedrijfsvoering niet teveel te verstoren, heb ik de resultaten van zeven uitredingen waarbij het schip door Engelsen werd veroverd (allemaal in 1781) weggelaten uit de tabel. Deze tegenslag, die de MCC forse verliezen opleverde, bespreek ik verderop in dit hoofdstuk.

Tabel 3-2: Return on Investment van MCC-slavenreizen, 1755-1794

Eindjaar reis	Totale investering <i>f</i>	Nettoresultaat <i>f</i>	Gemiddeld rendement	Aantal uitredingen
1755-1759	799.344	64.115	8,02%	13
1760-1764	787.634	191.805	24,35%	12
1765-1769	1.086.282	-41.345	-3,81%	13
1770-1774	1.746.926	60.208	3,45%	22
1775-1779	1.617.750	47.434	2,93%	16
1780-1784	177.000	17.632	9,96%	* 2
1785-1789	293.160	35.545	12,12%	3
1790-1794	596.735	-74.768	-12,53%	5
	7.104.831	300.627	4,23%	86

Bron: MCC 1696-1700, grootboeken en MCC 167-1439, scheepsboeken.

*: voor de periode 1780-1784 heb ik de investeringen en nettoresultaten van de zeven gekaapte slavenschepen weggelaten.

Deze nieuwe rendementsberekening laat zien dat de slavenreizen van de compagnie met 4,23 procent in de periode tussen 1755 en 1794 net iets rendabeler waren dan geschetst door Postma. De uitsplitsing in perioden van vijf jaar leert echter vooral dat de slavenhandel van de MCC aan het einde van de jaren vijftig en begin jaren zestig een hoog rendement opleverde. Op de slavenschepen die terugkeerden in de periode tussen 1760 en 1764 behaalde de compagnie zelfs een rendement van bijna 25 procent. Dat

²⁸ Zie bijlage B.

²⁹ Voor het rendement van (102) individuele MCC-uitredingen, zie bijlage B. Daarin staat per uitreding het rendement, alsmede (ter vergelijking) het rendement volgens de berekening van Unger en Postma. In de bijlage zijn de reizen van het schip *Watergeus* niet opgenomen, evenmin als enkele onvoltooide reizen.

positieve resultaat was op het conto te schrijven van externe omstandigheden. Tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756-1764), waarin Nederland een neutrale positie innam, werden de Franse koloniën effectief geïsoleerd door de Engelse marine. Het resultaat was toenemende smokkelhandel op de Franse Caribische eilanden, onder andere vanaf Curaçao. Door de beperkte Franse aanvoer lagen de prijzen van tropische plantagegoederen in Europa bovendien tijdelijk hoger. Die combinatie leidde ertoe dat Walcherse slavenschepen in deze periode veelvuldig koers zetten naar Curaçao om daar slaven te verkopen aan Franse smokkelaars en om (Franse) tropische landbouwgoederen in te kopen.³⁰ Ook de MCC profiteerde van deze commerciële mogelijkheid en de slavenreizen naar Curaçao (vaak via Loango-Angola) waren vrijwel zonder uitzondering bijzonder rendabel. Het hoogtepunt was de vierde uitreding van de *Vrouw Johanna Cores* tussen 1758 en 1759, waarvan de nettowinst groter was dan de investering. Geen wonder dat in deze periode enkele Walcherse kantoren toetraden tot de slavenhandel. Het was echter niet de toegenomen concurrentie op Walcheren die de hoge winsten deed opdrogen, maar het einde van de oorlog.

De resultaten van de MCC-slavenreizen in de jaren zeventig waren wisselend. De slavenprijzen in Afrika stegen snel, terwijl de belangrijkste verkoopmarkt Suriname last kreeg van een kredietcrisis. Per saldo bleven de slavenuitredingen van de MCC wel winstgevend. Dat was gedeeltelijk een papieren winst, aangezien de kredietcrisis ervoor zorgde dat het innen van de verkoopopbrengsten steeds lastiger werd (zie § 3.3). In 1780 kwamen nog twee slavenschepen van de compagnie aan in Middelburg, waarvan één op Sint Eustatius volgeladen was met tropische landbouwproducten. Mede door nieuw oorlogsgeweld (begonnen na de onafhankelijkheidsverklaring van de Verenigde Staten in 1776) waren de prijzen van tropische goederen weer gestegen. Het schip uit Sint Eustatius behaalde daardoor een positief rendement van bijna 30 procent. In december van dat jaar werd Nederland echter bij de oorlog betrokken en brak de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) uit. Net als vele andere Walcherse kantoren, kreeg ook de MCC grote last van Engelse kapers en kon men niet nogmaals profiteren van oorlogsomstandigheden. Sterker nog, de compagnie verloor zeven schepen. De financiële schade was groot en de verliezen bleven slechts beperkt doordat de schepen

³⁰ “(...) vermits de opgekoomen troubles en oorloogen tusschen Engeland en Vrankryk, die naties de slaavehandel op Africa merkelyk hebben belet en verswaart, en daar door de particuliere kooplieden hunne slaaven minder in koop hebben gekost en meerder in America gegolden, om dat een planter soo veel hooger prysen van sijn retouren in Europa kan maaken”, uit: *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760. Een kopie van de memorie is opgenomen in NL-HaNA, VWIS 10 (citaat op scan 3).

verzekerd waren.³¹ Bovendien hadden de kapiteins van drie van de schepen al slaven verkocht in West-Indië. Als ik de resultaten van de zeven veroverde schepen in tabel 3-2 zou verwerken, slaat het positieve rendement van 9,96 procent voor de jaren 1780-1784 echter om in een verlies van 15,51 procent.

Uitgesplitst naar Afrikaanse regio blijkt dat de MCC-uitredingen die naar Loango-Angola voeren in de eerste helft van de jaren zestig winstgevender waren dan schepen die naar Guinea voeren. Dat kwam echter door de gunstige marktomstandigheden op Curaçao als gevolg van de Zevenjarige Oorlog. MCC-schepen die naar Suriname gingen, haalden hun slaven meestal uit Guinea. Surinaamse planters waren bereid om meer te betalen om Guineese mensen als slaaf te kopen. Dat blijkt ook uit de resultaten van de MCC-reizen naar Suriname in de tweede helft van de jaren zestig. In die periode deden reizen naar Suriname via Loango-Angola het gemiddeld slechter dan reizen die via Guinea gingen. Na 1770 stuurden de directeuren tijdelijk minder schepen naar Suriname, wegens de gevolgen van de kredietcrisis. Die had echter ook toegeslagen in andere Nederlandse koloniën in Zuid-Amerika. Uiteindelijk kon men niet om de belangrijkste afzetmarkt heen en omdat Guineese slaven in Suriname meer gewaardeerd werden, koersten de MCC schepen steeds vaker naar Guinea.

Volatiliteit van de resultaten

Het succes van een slavenreis was afhankelijk van een complex samenspel van factoren, waar de boekhouders en kapiteins maar beperkt controle op konden uitoefenen. Hun invloed bleef grotendeels beperkt tot het opstellen en uitvoeren van de juiste handelsstrategie. Kapiteins konden sterfte van slaven aan boord door goede behandeling voorkomen, maar bij een epidemische ziekte vielen er alsnog veel slachtoffers. Bij tegenslagen als gebrek aan wind, oorlogen of slechte marktcondities konden ze slechts proberen de schade te beperken.³² De Engelse kapitein John Newton vergeleek de

³¹ Zie voor de verzekering van de gekaapte schepen o.a., MCC 22, vergadering directeuren 17 december 1781 (scan 160). Voor de genomen schepen *Vis*, *Jonge Willem*, *Zorg* en *Aurora* hadden de meeste assuradeurs conform de polis 90 procent van de schade uitbetaald.

³² In brieven naar de MCC-directeuren dekten kapiteins zich vaak in door te wijzen op “dodelijk slegte negosije”, zoals kapitein Willem Drijber in 1772 deed vanuit Kaap Lahoe. NL-MdbZA, MCC 1201, brief van Willem Drijber aan directeuren MCC, 25 mei 1772 (scan 45). De directeuren hielden de verrichtingen van hun kapiteins overigens goed in de gaten. Kapiteins moesten al hun transacties nauwkeurig vastleggen en verantwoorden. Kapitein Pieter de Moor van de *Vliegende Faam* (reis 1756-1758) werd bij thuiskomst bekritiseerd, omdat hij zijn slaven tegen een hogere prijs had ingekocht dan zijn collega-kapiteins. NL-MdbZA, MCC 20, vergadering directeuren, 18 april 1758 (scan 165). Zijn journaal werd door de directeuren nauwkeurig bestudeerd, waarvan een rapport bewaard is gebleven. NL-MdbZA, MCC 1145.2, ongedateerd rapport (scan 70-71).

uitkomsten van een slavenreis treffend met die van een loterij.³³ Volgens de Franse historicus Olivier Pétré-Grenouillou oefende de volatiliteit van de resultaten een aantrekkingskracht uit op investeerders met een hoge risicotolerantie: de volgende investering kon immers altijd een klapper zijn.³⁴ Ook de Engelse abolitionist Thomas Clarkson verklaarde de bereidheid van investeerders om hun geld in de slavenhandel te steken uit het kansspelkarakter.³⁵ Het is echter waarschijnlijker dat dit kenmerk van de slavenhandel een afschrikkend effect had op investeerders. De risico's waren alleen te beperken door de investeringen te spreiden over partenrederijen en door verzekeringen af te sluiten, wat de algehele winstgevendheid naar beneden bracht. In dit opzicht valt een parallel te trekken met de walvisvaart, eveneens een tak van scheepvaart met volatiele resultaten. Ook voor de walvisvaart waren grote investeringen nodig, terwijl de uitkomsten afhingen van de onzekere vangst van walvissen, de mate van internationale concurrentie en de wisselende prijzen van traan.³⁶ Misschien is het geen toeval dat slavenhandelaren als Adriaan Kroef en Jeremias van Nederveen ervaring hadden in de walvisvaart.³⁷

Doordat de MCC al haar schepen voor eigen rekening uitreedde, spreidden beleggers in MCC-aandelen hun kapitaal automatisch over verschillende reizen. Dan blijkt dat de spectaculair positieve of negatieve resultaten gemiddeld genomen een lichte winst opleverden. Maar ook de resultaten van afzonderlijke MCC-slavenreizen waren zeer wisselend. Een illustratie hiervan zijn de reizen van het fregat *Vrouw Johanna Cores*. Toen kapitein Jan Tuijnman in 1759 met dit schip in Middelburg terugkeerde van de eerder besproken slavenreis van Loango-Angola naar Curaçao, bleek het rendement bij het sluiten van de boeken 115 procent! Twee jaar daarvoor was het zelfde schip ook op een slavenreis geweest, via Guinea naar Suriname. Daarbij werd een verlies geleden van meer dan 40 procent. In 1770 bevond de *Vrouw Johanna Cores* zich weer in Suriname, na een reis uit Guinea onder gezag van kapitein Jan Sap. MCC-correspondent Adriaan Gootenaar wist deze kapitein te melden dat de slaven aldaar “op een reedelijke prijs”

³³ Geciteerd in: Nicholas James Radburn, *William Davenport, the Slave Trade, and Merchant Enterprise in Eighteenth-Century Liverpool* (ongepubliceerde masterscriptie, Universiteit van Wellington 2009), 4. De resultaten van de Liverpoolse slavenhandelaar William Davenport varieerden van +70 procent tot -60 procent. Radburn, *William Davenport*, 84.

³⁴ Olivier Pétré-Grenouillou, *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle* (Parijs 1996).

³⁵ Anstey, *The Atlantic Slave Trade*, 46-48.

³⁶ De Vries en Van der Woude, *Nederland, 1500-1815*, 778.

³⁷ Gerret van Sante, *Alphabethische naam-lyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche Commandeurs (...)* (Haarlem 1770), xvi. De MCC nam als partenreder deel aan een uitreiding van Jeremias van Nederveen in de periode 1753 tot 1758. Het part was niet winstgevend. Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 73. Ook Henricus Kakelaar, een opperboekhouder bij de MCC, had zich met walvisvaart beziggehouden. De gids vermeldt na 1756 geen Walcherse walvisvaart op Groenland meer.

waren.³⁸ Sap kon zijn 215 slaven verkopen voor gemiddeld *f* 400 per hoofd. Dat leverde bij thuiskomst een rendement op van 7 procent. Toen het fregat een paar jaar later weer in Suriname aankwam, had dezelfde kapitein echter minder geluk. Op de oversteek vanuit Guinea had hij 64 van de mensen die hij als slaaf had willen verkopen verloren aan scheurbuik. Bovendien had de kredietcrisis toegeslagen in de kolonie. Wegens “de schaarsheid der crediten” was de slavenprijs dusdanig gedaald, dat hij nog maar *f* 345 per hoofd kon krijgen.³⁹ De combinatie van een lage slavenprijs en hoge sterfte leverde een negatief rendement op van bijna 45 procent.

Slavenhandel en de geconsolideerde winst van de MCC

De slavenhandel was in de tweede helft van de achttiende eeuw de hoofdactiviteit van de MCC. Net als andere Walcherse kantoren in de slavenhandel, ontplooidde de compagnie ook andere activiteiten. De som van de resultaten van alle uitredingen ten slavenhandel zijn dus niet gelijk aan de totale winstgevendheid van de compagnie. De werf, de lijnbaan en de retourvaart op West-Afrika leverden eveneens een bijdrage aan het geconsolideerde compagniesresultaat. Bovendien waren er allerlei overheadkosten, zoals de salarissen van de boekhouders, de kassier, de klerken en de conciërge. De geconsolideerde, achttiende-eeuwse winsten van de MCC zijn besproken door Ruud Paesie.⁴⁰ Hij laat zien dat de jaarlijkse resultatenrekening van de compagnie na 1750 vooral in de eerste helft van de jaren zestig en zeventig winsten vertoonde. Dat is in overeenstemming met de perioden waarin de slavenhandel van de MCC gemiddeld genomen positieve rendementen vertoonde (tabel 3-2).

Het is interessant om na te gaan in hoeverre de compagnie voor haar resultaten afhankelijk was van de slavenhandel en welke bijdrage de andere activiteiten daaraan leverden. De cijfers in tabel 3-3 zijn afkomstig uit de jaarlijkse winst- en verliesrekeningen van de compagnie. Ook hieruit blijkt dat de MCC in de eerste helft van de jaren zestig gouden tijden beleefde. Overigens onderschat het overzicht in de tabel de invloed van de slavenhandel op het totale MCC-resultaat. Vrijwel alle activiteiten van de compagnie hadden een connectie met de slavenhandel. Op retourreizen naar West-Afrika werden vaak enkele slaven ingekocht, die dan vóór vertrek naar Middelburg weer van de hand werden gedaan.⁴¹ Ook de ‘overige inkomsten’

³⁸ NL-MdbZA, MCC 1201, Brief Jan Sap aan directeuren MCC, 12 januari 1770 (scan 189).

³⁹ NL-MdbZA, MCC 1201, brieven gezagvoerders *Johanna Cores* aan directeuren, 27 april 1772 (scan 215).

⁴⁰ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 119-122.

⁴¹ Zie bijvoorbeeld de uitleg uit 1764 van MCC-kapitein Hendrik Santleven over deze praktijk: “Nog verklaart den deponent Hendrik Santleven [oud 46 jaren, schipper], dat het gebruikelijk is, wanneer een schip ten handel varende gelegenheid krijgt, om goedkoop eenige slaven in te handelen, zulx gewoonlijk

waren voor een groot gedeelte afhankelijk van de in- en verkoop van slaven. Zo leverde het succes van de slavenhandel in de vroege jaren zestig een tijdelijk overschot aan liquide middelen op.⁴² De directeuren investeerden deze middelen in andere activiteiten, zoals leningen aan derden. In december 1761 kreeg de compagnie bijvoorbeeld *f* 3.772 bijgeschreven van de Zeeuwse kamer van de VOC, een rentebetaling voor een geleend bedrag van *f* 138.000.⁴³

Tabel 3-3: Vijfjaarlijkse geconsolideerde resultaten van de MCC

Periode	Saldo slavenhandel <i>f</i>	Saldo retourreizen <i>f</i>	Saldo overig <i>f</i>	Totaal resultaat <i>f</i>
1755-1759	49.834	-22.226	1.512	29.120
1760-1764	202.557	68.134	46.328	317.018
1765-1769	-47.471	-14.210	33.505	-28.176
1770-1774	60.208	0	6.797	67.005
1775-1779	44.737	0	6.639	51.376
1780-1784	-173.103	0	-21.373	-194.476
1785-1789	35.545	0	-89.274	-53.728
1790-1794	-74.768	0	-33.590	-108.358

Bron: MCC 1712.2-1714.1.

De vijfjaarlijkse saldi in de kolom 'Saldo slavenhandel' zijn de opbrengsten en kosten die direct toegeschreven kunnen worden aan de slavenreizen. De bedragen in deze kolom komen niet voor iedere periode overeen met de saldi in tabel 3-2. Het verschil wordt veroorzaakt doordat de boekhouder van de MCC soms bedragen naar andere grootboekrekeningen overboekte of achteraf scheepsrekeningen aanpaste. De bedragen in de laatste kolom betreffen de (doorgaans positieve) resultaten van de werfen en de lijnbaan, alsmede overige winsten, minus overheadkosten en bijzondere kosten.

Veel andere 'overige inkomsten' waren ook zijdelings verbonden met het succes van de slavenhandel. Op de verkoop van ingekomen wisselbrieven uit de koloniën (doorgaans getrokken op Amsterdam), leverde het wisselkoersverschil tussen Holland en Zeeland een 'wisselavans' op. De kosten voor de bouw van eigen slavenschepen op de MCC-werf werden doorberekend, evenals interne leveranties van de lijnbaan. Daarnaast zijn er incidentele posten die met de slavenhandel samenhangen, zoals de *f* 6.000 die de directeuren in 1766 ontvingen van kapitein Jan Menkenveld. Hij moest dit bedrag

geschied, en dat dezelve slaven wederom worden verhandelt, ter plaats daar er winst op te krijgen is (...)” NL-MdbZA, MCC 327.3, notariële verklaring, 14 januari 1764 (scan 106).

⁴² Zie bijvoorbeeld NL-MdbZA, MCC 21, vergaderingen directeuren 27 januari 1761 (scan 5), waarin vanuit de thesaurie wordt voorgesteld om gelden elders te stallen, "terwijl de cas largo is, en voor eerst geen emplooi voor alle de penningen weten".

⁴³ NL-MdbZA, MCC 1634, journaalpost 1 december 1761 (scan 269). De VOC leende regelmatig gelden op anticipatie, in afwachting van de terugkomst van de retourvloten uit Azië. De vergoede rente bedroeg 3 procent op jaarbasis.

betalen voor het overtreden van de regels omtrent privéhandel tijdens een slavenreis.⁴⁴ Al met al valt te stellen dat ook het saldo van de ‘overige activiteiten’ grotendeels afhankelijk was van de slavenhandel. De MCC was in de tweede helft van de achttiende eeuw met recht een slavenhandelscompagnie te noemen.

MCC-winstgevendheid en investeerders

Voor investeerders in de MCC waren de jaarlijkse winst- en verliescijfers interessanter dan de resultaten van individuele uitredingen. Was het resultaat onder de streep positief, dan konden zij mogelijk een dividenduitkering (repartitie) tegemoet zien. De directeuren moesten eventuele repartities toetsen aan strenge voorwaarden om te bepalen of er voldoende financiële ruimte was. Volgens het reglement van de MCC was een uitkering alleen toegestaan uit dat deel van het bedrijfskapitaal dat het oorspronkelijk ingelegde kapitaal oversteeg.⁴⁵ De resultaten in de eerste jaren van de compagnie waren dusdanig slecht dat het erop leek dat er nooit een uitkering plaats zou kunnen hebben. Daarom werd het kapitaal in 1729 gereorganiseerd, waarna de boekhouders als basis voor repartities een winstreserve aanmaakten voor alle winsten en verliezen na 1726 (de ‘rekening van avance’).⁴⁶ Alleen als de MCC een repartitie kon financieren met het positieve saldo van die reserve was een uitkering toegestaan. Tot 1755 hadden de directeuren in totaal zesmaal besloten tot het doen van een repartitie. Aan het eind van dat jaar stond de rekening van avance echter op een negatief saldo van bijna *f* 170.000.⁴⁷ Dankzij de gunstige resultaten in de slavenhandel rond 1760 kwam hier verandering in. Over de boekjaren 1762, 1763 en 1764 kregen aandeelhouders dividend uitgekeerd. De directeuren keerden per volledige actie (met een nominale waarde van *f* 3.000) 3 procent, oftewel *f* 90, uit. Halverwege de jaren zestig maakten liquiditeitsproblemen en dalende winsten een eind aan deze periode met jaarlijkse repartities. In 1769, 1770 en 1771 volgde weer een serie 3 procent-repartities, daarna dwongen de tegenvallende resultaten de directeuren om de hand op de knip te houden. Toen de rekening van avance aan het eind van 1780 eindelijk weer hoog genoeg stond voor een repartitie, was het vanwege oorlogsomstandigheden niet verstandig om te denken aan het uitkeren van dividend.⁴⁸

⁴⁴ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering directeuren 18 maart 1766 (scan 112). Menkenveld werd ook uit MCC-dienst ontslagen.

⁴⁵ NL-MdbZA, MCC 50.2, *Regulement van de Commercie Compagnie*, artikel XIX (scan 7).

⁴⁶ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 35-39.

⁴⁷ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 122.

⁴⁸ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering directeuren 1 mei 1781 (scan 150). Commissarissen en directeuren besloten af te zien van een repartitie, “uijt hoofde van de fatale omstandigheid van tijd”.

Het rendement dat individuele investeerders op hun MCC-actiën behaalden, verschilde van persoon tot persoon. Het was afhankelijk van de koers van de aandelen en het moment waarop zij deze in- en verkochten. De koers van de MCC-aandelen was door de slechte beginperiode ingestort. In 1755 was de koers gezakt naar 12 tot 15 procent van de nominale waarde.⁴⁹ Een volledig aandeel was destijds dus *f* 360 tot *f* 450 waard. Weliswaar was de nominale waarde van *f* 3.000 geen reële afspiegeling van de werkelijke waarde van een aandeel, maar deze lage koers was een onderwaardering van de compagnie. Uit onderzoek van de commissarissen die de boeken nakeken, bleek een koers van 40 procent realistischer in 1755.⁵⁰ Deze discrepantie maakte het voor de MCC economisch aantrekkelijk om eigen aandelen in te kopen, iets waartoe de directeuren in 1755 in het geheim besloten. In de jaren die volgden aasden de directeuren op aandelen, die aanvankelijk tegen een koers van 12 tot 15 procent werden ingekocht. In 1761 betaalden de directeuren soms 17 procent, waarschijnlijk doordat de MCC in financieel beter vaarwater terecht was gekomen.⁵¹ Halverwege de jaren zestig bezat de compagnie voor ruim *f* 19.000 aan eigen aandelen met een nominale waarde van *f* 130.500.⁵² In 1776 – de directeuren hadden inmiddels nog iets meer eigen kapitaal ingekocht – stonden deze aandelen in de boeken van de compagnie tegen een koers van zo'n 15 procent.⁵³

Van de vermogende Middelburgse regent Daniël Radermacher zijn enkele grootboeken en balansen bewaard gebleven. Daaruit blijkt dat hij zijn aandelen MCC iets hoger waardeerde dan de directeuren van de compagnie. In 1755 zette hij zijn aandelen met een nominale waarde van *f* 5.000 voor *f* 1.025 op de balans, een koers van 20,5 procent. In 1760 stonden zijn aandelen voor ruim 30 procent op de balans en in 1765 voor ruim 28 procent. In deze periode verkreeg hij aandelen van zijn vader en van Maria van de Klaver.⁵⁴ Helaas is niet bekend wat hij hiervoor moest betalen. Wel is duidelijk dat Radermacher in 1771 een pakket MCC-aandelen met een nominale waarde van *f* 9.850 kreeg uit de nalatenschap van zijn oom Pieter de la Rue. Deze werden

⁴⁹ NL-MdbZA, MCC 20, vergadering directeuren 3 juni 1755 (scan 95).

⁵⁰ Ibid. Zie ook MCC 1712.2, 'Re-eele Staat Rekening van de Commercie Compagnie deser stad', per ultimo december 1754 (scan 45). Deze staatrekening is door de commissarissen opgesteld, door alle eigendommen van de MCC op het laagst te taxeren. In de reguliere balans hielden de directeuren onrealistische waarderingen aan. Zo werd op vastgoed niet afgeschreven en stonden er enkele dubieuze vorderingen op de balans.

⁵¹ Zie de 'secrete agenda van de directeuren' over de aandeleninkoop, MCC 1620.

⁵² NL-MdbZA, MCC 1697, grootboekrekening 'Actiën in de Commercie Compagnie', 1762-1768 (scan 33).

⁵³ NL-MdbZA, MCC 1699, grootboekrekening 'Actiën in de Commercie Compagnie', 1776-1786 (scan 29). De MCC bezat in de tweede helft van de achttiende eeuw een toenemend aantal aandelen in zichzelf. Het was aanvankelijk de bedoeling deze aandelen te annuleren, maar dat is destijds niet gebeurd. Tussen 1763 en 1772 heeft de compagnie dus ook zesmaal dividend aan zichzelf uitgekeerd, in 1772 bijvoorbeeld ruim *f* 5.182 (verwerkt in tabel 3-3 onder 'overig').

⁵⁴ NL-MdbZA, Daniël Radermacher II, balansen 1754-1769. NL-MdbZA, MCC 1586, kapitaalboek, folio 381 (scan 84).

gewaardeerd op *f* 2.068, dus tegen een koers van 21 procent.⁵⁵ Dat was ook de koers waartegen zijn totale aandelenpakket in 1770 en 1780 in zijn administratie stond.⁵⁶ Waarschijnlijk schommelde de koers tussen 1755 en 1780 tussen de 15 en 20 procent, al kan deze in de succesvolle jaren zestig tijdelijk hoger zijn geweest. Na de Vierde Engelse Oorlog daalde de waarde van MCC-aandelen wederom flink. In 1788 lag de koers rond de 7 procent.⁵⁷

Profiteerden de investeerders ook van de succesvolle resultaten van de MCC in de jaren zestig van de achttiende eeuw? Het is duidelijk dat diegenen die na de oprichting van de compagnie in 1720 aandelen kochten en de nominale waarde volstortten grote verliezers waren. Nadat de koers echter tot een dieptepunt was gedaald rond 1755, was een investering achteraf bezien niet onaantrekkelijk. Dat blijkt duidelijk uit de aandelen die de directeuren zelf inkochten tussen 1755 en 1763. Directeur Daniël van Berlekom kocht bijvoorbeeld op 19 mei 1760 een volledige MCC-actie voor *f* 510 (17 procent). Halverwege 1763, 1764 en 1765 kreeg de houder van die actie steeds *f* 90 dividend uitgekeerd over het voorgaande boekjaar. Zonder rekening te houden met de tijdwaarde van geld en een eventuele koerswinst op het aandeel, bedroeg het rendement eind 1765 dus meer dan 50 procent. In 1770, 1771 en 1772 ontving de houder wederom *f* 90. Achteraf bezien zou dat een slim moment zijn geweest om het aandeel van de hand te doen, tegen een lichte koerswinst. Zonder die koerswinst mee te rekenen, was het jaarlijkse rendement dan 8 procent geweest.⁵⁸

In de kapitaalboeken zijn genoeg voorbeelden te vinden van investeerders die een lichte winst behaald moeten hebben op hun MCC-aandelen, zoals Paulus de Wind. Hij kocht in 1759 voor een onbekend bedrag een gedeelte van een actie met een nominale waarde van *f* 1.800 (dus 3/5-aandeel), die hij in 1774 van de hand deed.⁵⁹ Met zijn gedeeltelijke aandeel heeft hij in die jaren in totaal *f* 324 aan dividend ontvangen. Stel dat hij het aandeel tegen een koers van 20 procent had gekocht dan heeft hij er rond de *f* 360 voor betaald. Afgezien van de koerswinst, was zijn jaarlijkse rendement dan ruim 5,5 procent geweest. Sommige aandeelhouders kochten hun actie vooral om praktische redenen. Zo kocht Gerrit Blees, een Middelburgse kuiper, in 1769 1/6-aandeel MCC.⁶⁰ Dat deed hij ongetwijfeld primair om het recht te krijgen om leverancier van de MCC te worden. Waarschijnlijk heeft hij rond de *f* 100 betaald voor zijn aandeel. In 1770 en de

⁵⁵ NL-MdbZA, Daniël Radermacher 8, grootboek, 1770-1789.

⁵⁶ NL-MdbZA, Daniël Radermacher 12, balansen 1770-1802.

⁵⁷ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering directeuren 16 december 1788 (scan 258 e.v.)

⁵⁸ De totale dividenduitkeringen waren *f* 540 tussen 1760 en 1772 (omgerekend ruim *f* 40 per jaar), de initiële investering in 1760 was *f* 510. Hierbij is geen rekening gehouden met de tijdwaarde van geld.

⁵⁹ NL-MdbZA, MCC 1586, kapitaalboek, folio 481 (scan 184).

⁶⁰ NL-MdbZA, MCC 1586, kapitaalboek, folio 551 (scan 254).

twee daaropvolgende jaren ontving hij echter steeds *f* 15 aan dividend.⁶¹ Hoewel hij zijn aandeel kocht om leverancier van de compagnie te worden, was de dividenduitkering voor hem een mooie bonus. De conclusie is gerechtvaardigd dat niemand alleen van een investering in de MCC rijk is geworden. Diegenen die op het juiste moment in- en uitstapten hebben wel een redelijk rendement behaald. Van spectaculaire winsten was echter geen sprake.

3.3 Winsten, kasstromen en krediet

Het rendement van individuele uitredingen zoals dat in de vorige paragraaf aan de orde kwam, vertelt niet het hele verhaal over de winstgevendheid van de slavenhandel. De *grootte* van het resultaat was belangrijk, maar minstens zo belangrijk was de vraag *wanneer* de opbrengsten van de koloniale slavenverkopen op Walcheren binnenkwamen. Voor de kantoren in de slavenhandel waren de kasstromen van belang voor de liquiditeit en continuïteit: boekhouders redden vaak met binnenkomende gelden op slavenverkopen weer nieuwe schepen uit.⁶² Voor de investeerders in partenrederijen hing het jaarlijkse rendement en de looptijd van hun investering af van de snelheid van de kasstromen uit de koloniën.

De boekhouders van de MCC hielden bij de financiële afsluiting van scheepsreizen geen rekening met toekomstige kasstromen. Nog uitstaande gelden boekten ze als opbrengsten op de scheepsrekeningen, maar voordat die gelden daadwerkelijk als inkomsten binnenstroomden konden maanden of zelfs jaren verstrijken. Een extreem voorbeeld is de vierde reis van de *Watergeus*. Dit was één van de zeven in 1781 door Engelse kapers veroverde MCC-schepen. Ten tijde van de verovering, had kapitein Cornelis Loeff echter al 437 mensen als slaaf verkocht in Essequibo/Demerara. De oorlogsomstandigheden maakten de overdracht van de verkoopgeldten naar Middelburg lastig. Op papier boekte deze reis van de *Watergeus* – ondanks de verovering – een winst van bijna 25 procent. Het duurde echter tot 1799 (achttien jaar!) voordat de laatste inkomsten uit deze reis binnenkwamen. Omgerekend naar een rendement op jaarbasis was dat minder dan 1 procent.⁶³

⁶¹ Zie bijvoorbeeld NL-MdbZA, MCC 1679, kasboek, 31 mei 1770 (scan 11).

⁶² In de woorden van de slavenhandelaren, gebruikten de boekhouders (en daarmee ook de achterliggende reders) de eerste binnenkomende kasstroom vaak om “hunne schepen wederom [te] equiperen”. NL-HaNA, VWIS 42, Rekest van kooplieden, burgers en ingezetten der steden Middelburg en Vlissingen aan Staten-Generaal, 18 januari 1770 (scan 12).

⁶³ Zie NL-MdbZA, MCC 1699 en 1700, grootboekrekeningen *Watergeus*. Het scheepsboek van dit schip is verloren gegaan, dus de resultaten moesten worden gereconstrueerd uit de grootboekrekeningen. Doordat de *Watergeus* nooit in Middelburg terugkwam, werd de winst pas later ingeboekt. Nadat de laatste gelden waren binnengekomen, besloten de directeuren de winst van deze reis van de *Watergeus*

Walcherse slavenschepen deden gemiddeld achttien maanden over hun reis langs drie continenten.⁶⁴ Daarnaast hadden twee belangrijke factoren invloed op de kasstromen en de looptijd. Allereerst de eventuele kredietverlening aan kolonisten die slaven kochten. Een tweede bepalende factor was de effectiviteit van de waardeoverdracht tussen de koloniën en Walcheren.

Kredietverlening door Walcherse slavenhandelaren

Krediet was de olie in de motor van het achttiende-eeuwse Atlantische handelscircuit.⁶⁵ Het aanleggen en exploiteren van tropische landbouwplantages vereiste grote investeringen, die pas na verloop van langere tijd terugverdiend werden. Eén van de grootste kostenposten voor iedere vroegmoderne plantage in de West betrof de aanschaf van slaven.⁶⁶ Voor hun financiering maakten planters in de tweede helft van de achttiende eeuw in toenemende mate gebruik van het negotiatiestelsel. Een kortlopende financieringsvorm die in Nederland minder aandacht heeft gekregen is het krediet dat slavenhandelaren verleenden bij de verkoop van slaven.

Wat betreft kredietverlening door Walcherse slavenhandelaren bestond er een duidelijk verschil tussen de Caribische eilanden enerzijds en Suriname en aangrenzende koloniën anderzijds. Op de eilanden verleenden Walcherse slavenhandelaren zelden krediet bij de verkoop van slaven. Kapitein David Mulders van het *Middelburgs Welvaren* kreeg in 1758 expliciet de instructie mee om op Curaçao slaven te verkopen “sonder aan iemand eenige crediet te geven”.⁶⁷ Hij verkocht uiteindelijk een deel van de door hem ingekochte Afrikanen op het eiland voor \$ 45.163 (pesos, ruim *f* 90.000) in contanten. Ook op Sint Eustatius genoot het verkopen op krediet niet de voorkeur. MCC-schepen deden dat eiland vooral in de jaren zeventig aan, met name als de slavenprijzen in

(*f* 25.684) niet in één keer te boeken. Om vertekeningen in de winstcijfers te voorkomen, werd deze winst boekhoudkundig verdeeld over zes boekjaren. Het laatste deel van *f* 3.000 werd pas in 1807 geboekt.

⁶⁴ Unger, *Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II*, 36.

⁶⁵ Zie onder meer Jacob Price, ‘Credit in the slave trade and plantation economies’, in: Barbara L. Solow (red.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge 1991), 293-340. Peter Mathias, ‘Risk, Credit and Kinship in Early Modern Enterprise’, in: John J. McCusker en Kenneth Morgan (red.), *The Early Modern Atlantic Economy* (Cambridge 2000), 15-35. Vooral de slavenhandel was afhankelijk van een breed scala aan kredietinstrumenten. Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge 2010), 100.

⁶⁶ Volgens de Surinaamse plantage-administrateur Anthony Blom vereiste de aanleg van een grote suikerplantage in de jaren tachtig van de achttiende eeuw ruim *f* 200.000, waarvan *f* 116.000 bestemd was voor de aanschaf van 232 slaven (dus à *f* 500 per slaaf). De grootste jaarlijkse kostenpost (na de aflossing van interest op geleend kapitaal) betrof bovendien de suppletie van de slavenmacht, geschat op 5 procent van de totale waarde van alle slaven. Anthony Blom, *Verhandeling van den landbouw in de colonie Suriname* (Amsterdam 1787), 82-85.

⁶⁷ NL-MdbZA, MCC 773.4 (scan 38-39), Nadere particuliere instructie voor capiteijn David Mulders, 26 september 1758.

Suriname tegenvielen.⁶⁸ De terughoudendheid van de MCC en andere Walcherse slavenhandelaren om op de Nederlandse Caribische eilanden krediet te verlenen, hing samen met het internationale karakter van de lokale markten. Veel van de kopers van slaven waren buitenlanders, die slechts tijdelijk op het eiland verbleven. Op Curaçao waren de kopers van slaven bijvoorbeeld vaak Fransen en Spanjaarden.⁶⁹ Kredietverlening aan buitenlanders bracht teveel onzekerheid en praktische problemen met zich mee.

De praktijk van kredietverlening in Suriname en aangrenzende koloniën was anders. In het door de Staten-Generaal vastgestelde octrooi voor Suriname uit 1682 was vastgelegd dat de WIC aangevoerde slaven publiek moest veilen. De Compagnie had destijds nog een monopolie op de slavenhandel en deze regel moest voorkomen dat kapitaalkrachtige planters grote partijen arbeidskrachten zouden opkopen ten koste van kleinere spelers. Het octrooi voorzag ook in een regeling voor betaling, die in drie termijnen van zes maanden zou moeten geschieden.⁷⁰ Nadat de slaveninvoer in Suriname in 1738 was vrijgegeven voor private Nederlandse initiatieven, werden de regels omtrent de verkoop van slaven soepeler. Een arriverende kapitein van een particulier slavenschip had verschillende opties om slaven te verkopen aan kolonisten. Allereerst kon hij ervoor kiezen om de aangevoerde slaven publiek te veilen. Daarvoor moest hij dan verplicht gebruikmaken van de diensten van een van overheidswege aangestelde vendumeester. Een tweede optie was – in de woorden van de Surinaamse Raad van Politie – om “sijne slaeven buyten den vendumeester en soo als hij sal goed vinden te vercoopen”.⁷¹ Bij veilingen en onderhandse verkopen konden verkopers en kopers zelf afspraken over kredietverlening maken.⁷²

⁶⁸ In 1771 besloten de MCC-directeuren een “proeff” te doen met het zenden van slavenschepen naar Sint Eustatius, waar volgens correspondent Benners goed betaald werd voor slaven. NL-MdbZA, MCC 99, brief directeuren aan Benners, 31 december 1771 (scan 153-154). Benners bleek zeer traag met het remitteren van de verschuldigde gelden en na “ingekome onaangename berigten” besloten de directeuren niet langer gebruik te maken van zijn diensten. NL-MdbZA, MCC 22 (scan 103), 10 november 1778.

⁶⁹ NL-MdbZA, MCC 818, David Mulders aan directeuren, 20 augustus 1763 (scan 24-25).

⁷⁰ *Octroy ofte fundamentele conditien*, artikelen 7 en 8. Het octrooi is afgedrukt in J.J. Hartsinck, *Beschrijving van Guiana of de Wilde Kust in Zuid-America II* (Amsterdam 1770), 623-638. Zie ook Fatah-Black, *White Lies and Black Markets*, 148. De WIC heeft zich niet altijd aan de bepalingen in het octrooi gehouden en ook slaven op contractbasis verkocht.

⁷¹ J.A. Schiltkamp en J. Th. de Smidt, *West Indisch Plakaatboek Suriname I* (Amsterdam 1973), plakaat 401, Notifikatie. Verkoop van slaven door de vendumeester, 22 juli 1741, 485-486. De verkoop van slaven op veilingen na 1738 leverde in Suriname onenigheid op, aangezien de vendumeester krachtens zijn instructie (ibid, 375-377) recht had op 5 procent van de verkoopwaarde. Op de eerdere slavenveilingen van de WIC werd een dergelijke commissie niet geheven. Kolonisten klaagden hierover bij de gouverneur van Suriname. De gouverneur en raden van politie besloten de beloning te verlagen naar 2,5 procent voor “iets dat deselve [planters] soo noodsaekelijk benodigt hadde”, namelijk slaven. NL-HaNA, Raad van Politie Suriname 21, 22 juli 1741 (scan 244-245).

⁷² In het “reglement op de venduen” uit 1774 stond expliciet dat het de verkoper vrij stond “op zoodaanige termijnen en conditien zijn goederen te laten vercoopen als hem zal behaagen”. Schiltkamp en De Smidt,

Particuliere Walcherse slavenhandelaren hadden minder oog voor koloniale belangen dan de WIC. Ze waren dan ook niet geneigd om lange krediettermijnen te verlenen aan kolonisten.⁷³ Toch was een betalingstermijn van enkele maanden gebruikelijk. MCC-Kapitein Willem de Molder van de *Vrouw Johanna Cores* kwam begin 1765 bijvoorbeeld in Paramaribo aan, na mensen te hebben ingekocht in Guinea. Van de 203 Afrikanen op zijn schip verkocht hij er 84 als slaaf rechtstreeks aan planters ('uit de hand'), waaronder 5 mannen en 1 vrouw aan de plantage Waaterland. De Molder verliet de kolonie eind maart zonder de opbrengsten van de slavenverkopen volledig binnen te hebben. De lokale correspondent van de MCC, Saffin & Comp, kreeg op 25 april de betaling binnen voor de door Waaterland gekochte slaven. De penningen voor de 119 slaven die De Molder op vier achtereenvolgende veilingen in maart had verkocht betaalde de vendumeester pas op 18 juli aan Saffin.⁷⁴ Na de kredietcrisis die Suriname begin jaren zeventig trof, gaven de directeurs van de MCC er de voorkeur aan om zoveel mogelijk slaven uit de hand te verkopen. In tegenstelling tot bij een publieke veiling, kon de lokale correspondent dan scherp in de gaten houden of de koper wel genoeg kredietwaardigheid bezat.

In Essequibo/Demerara waren de regels omtrent de verkoop van slaven strenger dan in Suriname. Deze kolonie viel – in tegenstelling tot Suriname – rechtstreeks onder het gezag van de WIC. De bewindhebbers van die Compagnie hielden vast aan de eis dat slaven alleen publiek verkocht mochten worden, onderhandse verkoop was lange tijd verboden.⁷⁵ Bovendien werd van overheidswege verordonneerd dat de verkopers van slaven betaling in termijnen moesten toestaan. Die regel had echter een negatief effect op de aanvoer van slaven. Zeeuwse slavenhandelaren klaagden veelvuldig over de gedwongen betalingstermijnen van twaalf tot vijftien maanden en waren daardoor minder bereid om Essequibo/Demerara aan te doen.⁷⁶ Ondanks de langere krediettermijnen, stuurden de directeurs van de MCC in de jaren zeventig wel meer schepen naar die kolonie om te profiteren van de – als gevolg van de schaarse aanvoer – gestegen slavenprijzen en om de Surinaamse kredietcrisis te ontlopen. Die strategie

West Indisch Plakaatboek Suriname II, plakaat 747, Publikatie. "Reglement op de venduen die in Surinaamen gehouden worden", 30 augustus 1774, 871-876.

⁷³ Fatah-Black, *White Lies and Black Markets*, 145.

⁷⁴ Deze betalingscondities waren niet standaard en konden van schip tot schip verschillen.

⁷⁵ De bewindhebbers verwezen hierbij naar het negentiende artikel van het Reglement op de vrije vaart op Afrika uit 1730, waarin stond dat aangebrachte slaven in Essequibo/Demerara publiek moesten worden geveild op dezelfde voet als in Suriname. Overigens werd deze regel niet strikt gehandhaafd, aangezien de MCC (ondanks een in 1768 en 1774 herhaald verbod op onderhandse verkoop) regelmatig slaven uit de hand verkocht. NL-HaNA, VWIS 51, rekest MCC aan Staten van Zeeland, 28 maart 1776 (scan 5).

⁷⁶ NL-HaNA, VWIS 48, Requeste van verscheide kooplieden aan de Staten-Generaal, 5 maart 1770 (scans 6-21).

volgden ook enkele andere Walcherse kantoren. Tussen 1761 en 1770 hadden zo'n honderd Walcherse slavenreizen Suriname als hoofdbestemming. In het daaropvolgende decennium was dat aantal geslonken tot iets meer dan veertig. Het aantal Walcherse schepen dat naar Essequibo/Demerara voer steeg echter van ongeveer veertien in de jaren zestig tot meer dan twintig tussen 1771 en 1780.⁷⁷

Waardeoverdracht vanuit de koloniën

De tweede belangrijke factor die de financiële looptijd van slavenreizen bepaalde, was de overdracht van de opbrengsten op slavenverkopen vanuit de koloniën naar Walcheren. Het remitteren van de opbrengsten van slavenverkopen was een ingewikkeld en vaak tijdrovend proces. Kolonisten betaalden hun slaven in contanten, landbouwproducten of wisselbrieven. Betaling in contanten was op de Caribische eilanden niet ongebruikelijk; daar waren volop zilverstukken (*pesos*) in omloop. Het vervoeren van koloniale contanten naar Walcheren was echter onveilig, onpraktisch en duur. Daarom kochten slavenhandelaren lokale producten in voor hun contanten. Op de eerdergenoemde reis van het *Middelburgs Welvaren* naar Curaçao kocht kapitein David Mulders in samenspraak met de lokale MCC-correspondent Pieter van Dienenhoven een partij suiker, indigo en koffie van een deel van zijn *f* 90.000 aan contanten. Toen de kapitein het eiland verliet, liet hij nog een bedrag van ruim *f* 25.000 in zilverstukken achter bij Dienenhoven.⁷⁸ Een alternatief voor betaling in contanten, was betaling in plantageproducten. Dat was echter niet altijd mogelijk, mede doordat veel kolonisten in Suriname en naburige koloniën contractueel verplicht waren al hun oogst op te sturen naar een vaste commissionair in Nederland. Vaak ging het om de directeur van het negotiatiefonds waarvan hij kapitaal had geleend. Een ander nadeel van betaling in plantageproducten was dat de prijs van slaven in de tweede helft van de achttiende eeuw sneller steeg dan die van de producten. De hoeveelheid producten als koffie en suiker benodigd om de slaven van één schip te kopen werd groter dan het laadvermogen van een gemiddeld slavenschip.⁷⁹

Slavenhandelaren hadden over het algemeen een voorkeur voor betaling in wisselbrieven. Dat was een efficiënte, flexibele en relatief veilige manier van

⁷⁷ Slave Voyages Database, TSTD.

⁷⁸ Dienenhoven kocht hiervoor suiker, die in 1761 op het MCC-schip *Eenigheid* werd verzonden naar Middelburg. NL-MdbZA, MCC 1634, journaalpost 25 augustus 1761 (scan 261). Kapitein Mulders nam zelf direct voor ruim *f* 65.000 aan producten mee, die in Middelburg voor ruim *f* 85.000 werden geveild. Deze transactie leverde dus een extra *f* 20.000 winst op voor de compagnie. Zie bijlage B, reis *Middelburgs Welvaren* 4.

⁷⁹ David Eltis, Frank D. Lewis en David Richardson, 'Slave prices, the African slave trade, and productivity in the Caribbean, 1674-1807', in: *Economic History Review*, 63/4 (2005), 673-700, 678-680.

waardeoverdracht. Een wisselbrief was een document met een betalingsopdracht. In de meest basale vorm adresseerde de opsteller ervan (de trekker) deze betalingsopdracht aan een correspondent (de betrokkene). De houder van de wisselbrief (in dit geval de slavenhandelaar) kon met het ondertekenende document de betaling incasseren. Kolonisten trokken doorgaans wisselbrieven op hun commissionairs in Nederland, meestal in Amsterdam. Die stuurden ze immers hun oogst en daar hadden ze dientengevolge financiële tegoeden of toekomstige financiële tegoeden. De wisselbrief was betaalbaar op zicht, vaak een termijn van zes weken. Dat gaf de betrokkene tijd om liquiditeit voor de betaling te regelen. Mede doordat de houder van een wisselbrief deze kon overdragen (endosseren) aan een derde partij, was het een zeer flexibel financieel instrument. De mogelijkheid tot endosseren betekende feitelijk dat de houder de wisselbrief als betalingsmiddel kon gebruiken; het document fungeerde dan als een vorm van papiergeld.⁸⁰ De verzending van wisselbrieven was ook veilig: mocht een wisselbrief tijdens het transport verloren gaan, dan waren er altijd nog ondertekende kopieën. Betaling in wissels kwam de snelheid van een slavenreis ten goede: een kapitein kon onmiddellijk in ballast terugkeren naar Walcheren, zonder te wachten op een lading koloniale producten.

Walcherse kantoren in de slavenhandel kregen door de veelvuldige betalingen in wisselbrieven in Suriname en aangrenzende koloniën grote aantallen wissels binnen. Deze waren in meerderheid getrokken op Amsterdamse kantoren die zich specialiseerden in West-Indische zaken. Uit de administratie van de MCC blijkt dat de compagnie deze waardepapieren zelden zelf incasseerde. Men stuurde ze daarentegen ter acceptatie op naar de betrokkene. Eenmaal geaccepteerde wissels verkochten de directeurs vervolgens op Walcheren via makelaars aan lokale handelskantoren of aan de Zeeuwse Kamer van de VOC. Die partijen hadden wissels nodig voor hun nationale en internationale handel, aangezien wissels getrokken op Amsterdam in een groot deel van Europa geaccepteerd werden als betaalmiddel. De MCC behaalde bij de verkoop van geaccepteerde wissels meestal een 'wisselavans' van tussen de 2 en 3 procent. Dit werd veroorzaakt door de wisselkoers tussen Zeeland en Holland, die in het nadeel uitviel voor Zeeuwse handelaren. Een Zeeuws handelskantoor dat een wissel op een Amsterdams kantoor kocht van de MCC, moest vanwege het koersverschil enkele procenten meer betalen dan de nominale waarde (door de compagnie geboekt als 'avans').⁸¹

⁸⁰ Om die reden zijn de trekkers van veel wisselbrieven in het MCC-archief niet dezelfde als diegenen die slaven kochten van de compagnie. De kolonist betaalde in dat geval met een geëndosseerde wissel.

⁸¹ De wisselschade leverde Zeeland een aanzienlijk concurrentienadeel op ten opzichte van Holland. Het werd deels veroorzaakt doordat de Zeeuwse Rijksdaalder enkele stuivers hoger was gewaardeerd dan de

Voor alle vormen van waardeoverdracht – contanten, landbouwproducten en wisselbrieven – waren de diensten van koloniale correspondenten vrijwel onmisbaar voor de Walcherse slavenhandelaren. Lokale correspondenten hadden immers meer kennis van de koloniale markt dan de kapiteins van slavenschepen en konden bovendien een betere inschatting maken van de kredietwaardigheid van kolonisten. Daarnaast waren ze een permanente vertegenwoordiger van Walcherse handelskantoren in de kolonie. Dat was vooral van belang bij de verkoop van slaven op krediet, zoals al bleek uit het voorbeeld van de *Vrouw Johanna Cores*. Doordat de correspondent nog lopende zaken kon afronden, kreeg de kapitein de mogelijkheid om met zijn schip terug te keren naar Walcheren. Het was zeldzaam dat een kapitein zelf achterbleef in een kolonie om te wachten tot betalingstermijnen afliepen.⁸² Toch was het niet uitgesloten: zo bleef kapitein Joost Dankers van de *Vigilantie* (in dienst van Snouck Hurgronje & Louijssen) in 1787 achter in Essequibo/Demerara om de inning van de opbrengsten van een slavenveiling af te wachten. Zijn schip keerde zonder hem terug naar Vlissingen, waarschijnlijk onder het gezag van de opperstuurman.⁸³

Tekortkomingen in het financiële stelsel

De manier waarop kapiteins slaven verkochten en kolonisten ze betaalden had één belangrijk nadeel: het leverde Walcherse slavenhandelaren een directe kredietrelatie op met de kopers van slaven. Laatstgenoemden konden krediettermijnen missen, maar ook ongedekte of onbetrouwbare wisselbrieven afgeven. In dat geval werd de wissel niet geaccepteerd door het betrokken handelshuis en bleef de slavenhandelaar zonder inkomsten. De rechtsregels over de wisselbrief als financieel instrument waren geavanceerd en beschermden de houders van wissels. Volgens het wisselrecht mocht de houder van een niet-geaccepteerde wissel een zogenoemde herwissel trekken. Die ging

Hollandse. Zie het antwoord van J.F. Muller op een prijsvraag van het Zeeuwsch Genootschap: Joachim Fredrik Muller, 'Antwoord over de egale geldspecien', in: *Verhandelingen* 13 (Middelburg 1786), 119-201. Volgens Laurens Pieter van de Spiegel kwam de nadelige wisselkoers ook door een handelstekort van Zeeland met Holland. Hij schreef in 1772: "(...) het is niet te denken, dat onze commercie ooit tot die hoogte komen zal, wat wy de Hollandsche comptoiren kunnen missen, en zoolang wy deeze noodig hebben om betalinge te doen voor buitenlandsche rekeningen, moet het verlies op den wissel altoos een disavantage voor Zeeland geven, 't welk maakt, dat wy tegen de Hollanders niet markten kunnen." Uit een memorie over het verval van Zeeland, te vinden in: George Willem Vreede, *Mr. Laurens Pieter van de Spiegel en zijne tijdgenooten (1737-1800)* (Middelburg 1877), 245.

⁸² Die praktijk kwam in de Franse slavenhandel vaker voor. C.S. McWatters en Y. Lemarchand, 'Accounting for triangular trade', in: *Accounting, Business & Financial History* 19/2 (2009), 189-212, 191-192.

⁸³ Dankers had via een veiling slaven verkocht en moest wachten op de inning van twee termijnen (van vier maanden). Hij stuurde de *Vigilantie* terug naar Vlissingen "ter vermijding van noodelooze maand- en kostgelden voor de equipagie". NL-HaNA, VWIS 712, rekest van Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren aan de Staten-Generaal, 14 april 1788 (scan 17).

terug naar de trekker van de wissel (of naar één van de endossanten), die het verschuldigde bedrag alsnog moest voldoen met een opslag van 25 procent. Zelfs als de trekker de herwissel wel betaalde, kon het echter jaren duren alvorens het verschuldigde bedrag binnenkwam.

Niet-geaccepteerde wissels leverden Walcherse slavenhandelaren grote problemen op. Eén van de belangrijkste afzetmarkten, Suriname, ging diverse malen gebukt onder een kredietcrisis. In de jaren zestig van de achttiende eeuw ging het in enkele jaren mis, maar vooral in de jaren zeventig kwamen veel kolonisten in de problemen. Hiervoor zijn allerlei oorzaken aan te wijzen: een combinatie van de te grote verstreking van langdurige kredieten vanuit Nederland en lage prijzen van tropische landbouwproducten speelden een belangrijke rol. In de boekhouding van de MCC zijn de gevolgen van de crises duidelijk zichtbaar (tabel 3-4). Aanvankelijk waren wisselprotesten vrij zeldzaam, maar in 1766 werd een groot aantal wissels uit Suriname geprotesteerd. Dat leidde er onder meer toe dat de MCC in dat jaar geen dividend uitkeerde over het voorgaande boekjaar, door het “lang uijtstaan der penningen”.⁸⁴ In de jaren zeventig waren wisselprotesten helemaal schering en inslag. Hoewel de compagnie in 1770 op papier een goed resultaat boekte, bleef voor meer dan f 100.000 aan wisselbrieven onbetaald. Dat was bijna een derde van het totaalbedrag dat in 1770 aan wissels was ontvangen! In het daaropvolgende decennium bleven er steeds aanzienlijke bedragen gemoeid met de wisselprotesten waar de MCC tegenaan liep. Het probleem kon slechts zeer gedeeltelijk worden opgevangen door van planters betaling in natura te eisen.⁸⁵ Door alle wisselprotesten liep het betalingsverkeer tussen de koloniën en Walcheren steeds stroever. Een uitsplitsing van de geprotesteerde wissels in het archief van de MCC laat zien dat de directeuren ook in

Tabel 3-4: Wisselprotesten bij de MCC, 1761-1778

	Geprotesteerde wisselbrieven	Waarde f
1761	0	
1762	0	
1763	7	
1764	7	
1765	7	
1766	32	
1767	0	
1768	22	
1769	6	
1770	28	101.804
1771	21	66.306
1772	34	91.923
1773	31	77.518
1774	15	36.960
1775	31	22.850
1776	95	97.259
1777	39	37.632
1778	10	24.791

Bron: MCC 1696-1699, grootboeken.

⁸⁴ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 13 mei 1766 (scan 116). Het jaar 1768 was ook een slecht jaar in dit verband. De MCC wilde in dat jaar overleggen met de andere Walcherse handelskantoren in de slavenhandel “ter remedieering der bewuste inconvenienten over de non betaling der remisen uijt de Americaansche collonien”. NL-MdbZZ, MCC 21, vergadering 29 maart 1768 (scan 155).

⁸⁵ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 107.

Essequibo/Demerara moeite hadden om goede betaling te krijgen voor aangevoerde slaven (tabel 3-5).

Tabel 3-5: Wisselprotesten bij de MCC naar kolonie van herkomst, 1770-1778

	1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777	1778
	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>	<i>f</i>
Suriname	88.021	66.306	71.586	51.721	11.660	0	10.005	2.350	0
Essequibo/Demerara	13.783	0	20.336	23.087	24.966	22.850	87.254	35.282	24.791
Berbice	0	0	0	2.710	333	0	0	0	0
	101.804	66.306	91.923	77.518	36.960	22.850	97.259	37.632	24.791

Bron: MCC 1696-1699, grootboeken en MCC 1634-1637, journaalboeken.

Achterblijvende financiële innovatie

De kredietcrises maakten het systeem van waardeoverdracht uit de West-Indische koloniën rijp voor een grondige herziening. Die is echter uitgebleven. De commissie Van Wijn stelde in 1787 wel voor om slavenhandelaren meer financiële bescherming te geven door hen wettelijk als preferente crediteuren aan te merken.⁸⁶ Die maatregel zou echter niet alleen rijkelijk laat getroffen zijn, hij is bovendien nooit overgenomen door de Staten-Generaal. Vergelijkbare problematiek is door de Engelsen wel succesvol bestreden met financiële innovaties. Een nieuwe handelssystematiek zorgde ervoor dat Engelse slavenhandelaren na 1750 minder werden blootgesteld aan het risico van wanbetaling door kolonisten. Rond die tijd begonnen gespecialiseerde makelaars in de Britse koloniën de verkoopprijs van aangevoerde slaven direct aan de slavenhandelaren te voldoen door middel van wisselbrieven getrokken op Londense banken en commissiehuizen. Die Londense instellingen stonden vervolgens garant voor de betaling. Kolonisten konden slaven nog steeds op krediet kopen; de makelaars in slaven gaven de kapiteins van slavenschepen dan verschillende setjes wisselbrieven mee, bijvoorbeeld een set met wissels op drie maanden zicht, een set op zes maanden zicht en een set op negen maanden zicht. In tegenstelling tot de Nederlandse praktijk voeren Engelse slavenschepen hierdoor meestal terug met wissels die de betaling vormden voor gehele slavenverkoop. Bovendien was de acceptatie en betaling van die wissels gegarandeerd in dit zogenoemde 'bills-in-the-bottom'-systeem. Het Engelse betalingssysteem zorgde ervoor dat slavenhandelaren gemakkelijker slaven konden verkopen en geen directe kredietrelatie hadden met koloniale kopers van slaven. De

⁸⁶ Van de Voort, *De Westindische plantages*, 208.

wissels die op de slavenschepen terugkeerden leverden directe liquiditeit op. Handelaren konden wachten tot de wissels vervielen, of ze konden de wisselbrieven verdisconteren en direct verhandelen. Daarnaast was het in een stad als Liverpool gebruikelijk voor slavenhandelaren om handelsgoederen voor nieuwe uitredingen op krediet in te kopen; vaak gaven leveranciers wel een jaar krediet.⁸⁷

Op Walcheren hadden slavenhandelaren niet alleen meer problemen met liquiditeit, ook was langdurig leverancierskrediet niet gebruikelijk. De MCC betaalde haar facturen vrijwel altijd binnen enkele maanden.⁸⁸ Waarschijnlijk deden andere Walcherse kantoren in de slavenhandel dat niet anders. Neem het kantoor van Jan de Zitter & Zonen, dat in 1760 een nieuw aangebouwd fregatschip uitreedde voor een slavenreis. Het schip vertrok op 8 januari 1761 en partenhouders in deze *Maria Magdalena* kregen op 24 januari 1761 een afrekening voor hun part.⁸⁹ Zij zullen deze bedragen in de daaropvolgende weken hebben voldaan en met die kasstroom kon de boekhouder de betalingen verrichten aan leveranciers. In het geval van het schip *Avonturier* van de Middelburgse firma De Bruijn & De Smit verleenden de partenhouders een voorschot na de bouw.⁹⁰ Kort nadat het schip vertrokken was, kregen zij een definitieve afrekening voor het resterende bedrag.⁹¹ Het lijkt er op dat de kredietlijnen op Walcheren veel korter waren dan die in de Engelse slavenhandel.

Wanbetaling en liquiditeitsproblemen

De vastlopende waardeoverdracht uit de koloniën leverde Walcherse slavenhandelaren grote problemen op, zeker omdat de winstmarges gemiddeld genomen niet hoog lagen.

⁸⁷ Kenneth Morgan, 'Remittance Procedures in the Eighteenth-Century British Slave Trade', in: *The Business History Review* 79/4 (2005), 715-749. Robin Pearson en David Richardson, 'Social Capital, Institutional Innovation and Atlantic Trade Before 1800', in: *Business History* 50/6 (2008), 765-780. Nicholas Radburn, Keeping "the wheel in motion": Trans-Atlantic Credit Terms, Slave Prices, and the Geography of Slavery in the British Americas, 1755-1807', in: *The Journal of Economic History* 75/3 (2015), 660-689. Richardson, 'Profits in the Liverpool slave trade, 71-72. Joseph Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England* (Cambridge 2002), 330-331.

⁸⁸ Dit gold in de achttiende eeuw als 'contante betaling', wat ook blijkt uit het feit dat de MCC hiervoor kleine kortingen kreeg op de meeste facturen.

⁸⁹ NL-UtrHUA, De Beaufort 317, afrekening *Magdalena Maria*, Jan de Zitter & Zoonen aan de heer Jan Willem van Sonsbeek, 24 januari 1761.

⁹⁰ Een koopmanshandboek uit de achttiende eeuw vermeldt: "Reders in schepen, die een schip laten bouwen, betalen hetzelfde veelal in drie termijnen; een derde als het op stapel staat, een derde by 't te water lopen, en de overige derde by de voltooiing door den scheepstimmerman." La Borde, *'t Koopmans Boekhouden*, 70. De directeuren van de MCC wilden in 1791 deelnemen in een (op de MCC-werf) nieuw te bouwen schip van boekhouder J.C. van Citters. Volgens het akkoord betaalden zij hun portie in drie termijnen, "te weeten zeeven duizend guldens, zoo ras de kiel & steevens staan, zeeven duizend guldens, zoo ras gemelde schip van de werf is in het water geloopt, en het restand van het beloop van hetzelfde voltooid is". NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 25 oktober 1791 (scan 298).

⁹¹ NL-MdbZA, Radermacher 6 en 8, grootboek en journaalboek Daniël Radermacher.

Als slavenhandelaren zelfs het positieve resultaat van winstgevende reizen dan niet konden realiseren, was dat een probleem. Volgens Vlissingse kooplieden was het frustrerend om toe te moeten zien hoe door wisselprotesten “de mooie winst, die men zich verbeeld gemaakt te hebben, in rook verwijnd”.⁹² Johannes Louijssen schreef in 1786 over de problematiek van de geprotesteerde wissels:

Hadden de colonisten in Rio Essequibo en Demerary aan hunne verpligtinge beter en constanter voldaan: hadden zij beter gezorgd voor de betalinge hunner ingekogte slaaven; hadden zij hunne crediteuren voor het incasseeren hunner deugdelijke penningen, secuurer gesteld; nimmer was Nederlandsch, nimmer ware onze Zeeuwsche slaaven-handel tot zulk een diep verval geraakt.⁹³

Veel kleinere kantoren in de Walcherse slavenhandel waren in de jaren zeventig genoodzaakt om hun slavenhandelsactiviteiten te staken. Grotere kantoren als Snouck Hurgronje & Louijssen, Adriaan Kroef, Jan Swart & Zoon en de MCC hadden wel de mogelijkheid om hun geluk te blijven beproeven in deze handel. Toch blijkt ook uit de boekhouding van de MCC duidelijk dat deze compagnie een lastige periode doormaakte. Waar de compagnie in de vroege jaren zestig regelmatig een overschot aan liquide middelen had, veranderde dat na 1765. Om nieuwe schepen te kunnen uitreden, moesten de directeuren vanaf dat jaar geld lenen. Het ging vaak om kortlopende leningen, maar om het bedrijf draaiende te houden waren continu nieuwe leningen nodig.⁹⁴

Tot de Vierde Engelse Oorlog was het voor de directeuren niet moeilijk om externe geldschieters te vinden, omdat de compagnie kapitaalkrchtig genoeg was en een lening aan de MCC daardoor veilig was. Vaak vergoedde de compagnie 3 procent rente op jaarbasis en veel lokale geldschieters waren bereid om geld uit te lenen.⁹⁵ Onder de geldschieters waren personen als predikant Jacobus Willemsen, maar ook directeuren van de compagnie zelf. Daarnaast kon de MCC terecht bij de lokale Wisselbank als het snel geld moest lenen, hoewel de commissarissen van die bank doorgaans iets meer

⁹² ‘Berigt van de kooplieden te Vlissingen’, bijlage bij gedrukte *Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende*, in dato 19 October 1786, 24.

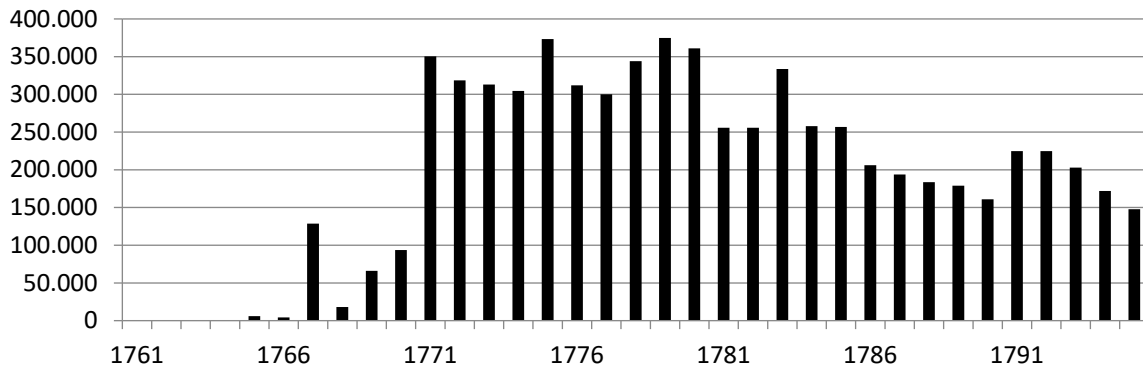
⁹³ Ibid, p. 26.

⁹⁴ Dat de leningen rechtstreeks verband hielden met de wisselprotesten, blijkt ook uit het journaalboek van de MCC. Een deel van de opbrengst van de 25 procent herwissel werd in 1772 gedebiteerd tegen de rekening van interest, “vermits door het protesteren van vele wisselbrieven, diverse gelden á deposito zijn genegotieerd geworden.” NL-MdbZA, MCC 1636, journaalpost 31 december 1772 (scan 176).

⁹⁵ Het betaalde rentepercentage schommelde licht. In 1788 verhoogden de directeuren van de MCC de betaalde interest naar 4 procent om aantrekkelijk te blijven voor geldschieters. NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 9 december 1788 (scan 258).

rente in rekening brachten dan particulieren.⁹⁶ Halverwege de jaren zeventig naderde de totale schuld van de compagnie de *f* 400.000 (zie figuur 3-1). Achteraf was het onverstandig van de directeuren en commissarissen om over het boekjaar 1771 dividend uit te keren, terwijl de liquiditeit van de MCC problematisch was. Waarschijnlijk was toen echter nog niet voorzien dat de vele wisselprotesten zo lang zouden aanhouden.

Figuur 3-1: Leningen à deposito verstrekt aan de MCC, 1761-1795



Saldi per 31 december in guldens. Bron: NL-MdbZA, MCC 21-23, notulen vergaderingen directeuren, 1761-1795.

De crisis van de jaren zeventig zorgde er volgens een anonieme Vlissingse briefschrijver voor dat “den Zeeuwschen negerhandel [...] een gevoelige krak quam te krijgen.”⁹⁷ Bovenop die “krak” kwam vervolgens de Vierde Engelse Oorlog, waarin de slavenhandelaren een groot deel van hun slavenhandelsvloot verloren zagen gaan. Deze factoren luidden het einde in van de Walcherse slavenhandel. Aan het einde van de jaren tachtig en in de jaren negentig van de achttiende eeuw waren er nog enkele pogingen om de slavenhandel weer op te starten, maar zelfs de MCC had moeite om nieuwe reizen te financieren. De compagnie had daarvoor nieuwe leningen nodig, die ditmaal alleen tot stand kwamen met hulp van het stadsbestuur.⁹⁸ Bovendien bleek de internationale concurrentie op de West-Afrikaanse kust andermaal te zijn toegenomen. De resultaten van de meeste reizen waren dan ook ondermaats. De eerdergenoemde anonieme briefschrijver uit Vlissingen meende dat “de avances niet veel meer dan ordinaire intrest” waren, die hij stelde op 4 procent op jaarbasis.⁹⁹ In de slavenhandel liepen investeerders bovendien meer risico dan bij het uitlenen van geld.

⁹⁶ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 14 november 1769 (scan 187).

⁹⁷ NL-HaNA, VWIS 13, “brief van de Vlissingse heer L...”, ongedateerd (scan 63). Op grond van de inhoud is de brief geschreven eind jaren tachtig van de achttiende eeuw, mogelijk door de heer Louijssen.

⁹⁸ Zie § 6.1.

⁹⁹ NL-HaNA, VWIS 13, “brief van de Vlissingse heer L...” (scan 65). Volgens de briefschrijver kostten vijf uitredingen van Johannes Louijssen & Zoon na de Vierde Engelse Oorlog in totaal *f* 498.395,20. Dat is dus

Eind 1794 vielen Franse legers Nederland binnen en enkele maanden later was het hele land bezet door Frankrijk. Het begin van de Franse Tijd maakte een definitief einde aan de legale trans-Atlantische slavenhandel, hoewel de MCC in 1802 nog éénmaal een slavenschip uitreedde. Dat werd echter in Suriname door de Engelsen veroverd en de oorlogsomstandigheden maakten het remitteren van de opbrengsten wederom problematisch.¹⁰⁰

3.4 Conclusie

Een klein aantal handelskantoren nam het leeuwendeel van de Walcherse slavenhandel voor hun rekening. Zij vormden echter geen gesloten bolwerk. Regelmatig waren er succesvolle nieuwe toetreders tot deze handelstak en geen van de grote spelers behaalde monopolistische voordelen. Bovendien hadden Walcherse slavenhandelaren in West-Afrika veel concurrentie van buitenlandse slavenhandelaren. Op basis van economische theorie lijkt het daardoor onwaarschijnlijk dat de lokale slavenhandelaren enorme winsten opstrekten. De overgeleverde boekhouding van de MCC bevestigt dat vermoeden. Hoewel de Walcherse slavenhandel gemiddeld niet heel winstgevend was, konden individuele reizen wel degelijk zeer goede financiële resultaten opleveren. Ook bepaalde deelperioden gaven over het algemeen gunstige resultaten te zien. Dat laatste gold met name rond 1760, toen enkele omliggende Europese landen verwickeld waren in de Zevenjarige Oorlog. Walcherse slavenhandelaren profiteerden destijds van de Nederlandse neutraliteit.

De berekening van het rendement op slavenreizen is in de Nederlandse historiografie meestal onjuist uitgevoerd. Een correctie laat zien dat de Walcherse slavenhandel iets winstgevender was dan tot nu toe is aangenomen, hoewel het verschil niet dusdanig groot is dat het hele beeld kantelt. De MCC behaalde op slavenreizen in de periode tussen 1755 en 1794 een gemiddeld rendement van 4,23 procent. Het was voor slavenhandelaren in de jaren zestig en zeventig van de achttiende eeuw echter in toenemende mate problematisch om de opbrengsten op slavenverkopen te realiseren. Feitelijk was de winst op slavenreizen dus lager dan de meeste berekeningen laten zien, of sloeg deze winst zelfs om in een fors verlies. De directe kredietrelatie tussen

f 99.679 per uitreding. Dat komt zeer wel overeen met de gemiddelde investering van de MCC in slavenschepen in deze periode, vergelijk tabel 2-2. De vijf schepen retourneerden met een opbrengst van f 580.351,20. Volgens de schrijver hadden investeerders hun geld beter tegen 4 procent kunnen uitlenen. Nieuwe uitredingen leverden aan het eind van de jaren tachtig leken door grote internationale concurrentie in West-Afrika en daardoor lange reistijden voornamelijk verliezen op.

¹⁰⁰ Zie P.C. Emmer, 'De laatste slavenreis van de Middelburgsche Commercie Compagnie', in: *Economisch-en sociaal-historisch jaarboek* 34 (1971), 72-123.

slavenhandelaren en koloniale kopers van slaven stelde de eerstgenoemden bloot aan de gevolgen van kredietcrises. Het financiële systeem in Nederland had geen passende oplossing voor het probleem dat Walcherse slavenhandelaren dat risico niet konden dragen. Het gevolg was een ernstige verzwakking van deze sector, waaraan de Vierde Engelse Oorlog vervolgens ook een steentje bijdroeg.

4. Het maritieme bedrijf

Op 9 augustus 1763 liep de *Haast U Langzaam* van stapel in Middelburg. Op het hoogtepunt van de bouw in het najaar van 1762 hadden 27 arbeiders aan het schip gewerkt. Bij de tewaterlating kregen zij volgens traditie een aantal geschenken. De baas van de MCC-werf had voor de gelegenheid witte wijn, kaas, boter, broden, tabak en pijpen aangeschaft.¹ Eenmaal in het naast de werf gelegen dok was de *Haast U Langzaam* nog niet klaar voor zijn eerste reis. De masten moesten nog overeind en er waren nog tien maanden timmerwerk nodig voordat het schip gereed was om het ruime sop te kiezen.² Het feestje rondom de tewaterlating staat in schril contrast met de zaken die zich aan boord zouden afspelen. Het schip vertrok voor zijn eerste reis in juli 1764 en enkele maanden later was kapitein Jan Menkenveld op de *Haast U Langzaam* bij Kaap Mesurado in West-Afrika. In november 1764 bracht de bemanning voor het eerst een als slaaf aangekochte vrouw naar het schip.³ Van de 297 mensen die Menkenveld op die reis inkocht, overleefden 255 de tocht naar Suriname. Eenmaal in Paramaribo wilden zij de *Haast U Langzaam* zo snel mogelijk verlaten, hoewel hun leven buiten het schip niet zou verbeteren.⁴ Het schip maakte 8 slavenreizen tussen 1764 en 1781 en vervoerde daarbij zo'n 2.500 Afrikanen.

De aanwezigheid van de slavenhandelssector op Walcheren leidde tot veel economische activiteit. Dat was precies de insteek van het *reglement op de vrije vaart op Afrika* uit 1730. Het reglement stipuleerde dat Nederlandse slavenscheepen afkomstig moesten zijn van Nederlandse werven en dat kantoren ze moesten uitreden in Nederlandse havens.⁵ Het aantal mensen dat bij uitredingen van Walcherse slavenscheepen betrokken was, oversteeg ruimschoots het aantal zeelieden dat op deze schepen meevoer. Arbeiders op scheepswerven, bakkers van scheepsbrood, sjouwers, slaggers, maar ook boeren en knechten. Dit hoofdstuk biedt een analyse van verschillende sectoren die bij uitredingen van slavenscheepen betrokken waren. Allereerst komt de bouw van slavenscheepen op Walcheren aan bod, waarna de focus komt te liggen op andere leveranciers en dienstverleners. Tot slot besteed ik aandacht aan de zeelieden

¹ NL-MdbZA, MCC 517.1, factuur 26 augustus 1763 (scan 18).

² NL-MdbZA, MCC 517.1 daglonen fregatschip *Haast U Langzaam* (vanaf scan 19).

³ NL-MdbZA, MCC 511, journaal *Haast U Langzaam* 1, 1 november 1764 (scan 18).

⁴ NL-MdbZA, MCC 510, Jan Menkenveld aan directeuren, 19 september 1765 (scan 31).

⁵ NL-HaNA, VWIS 9, *Reglement, waar op onder de navolgende conditien de vrije vaart op de kust van Africa aan de onderdaanen der Vereenigde Nederlanden, onder betaling van recognitie, opengesteld werdt*, artikel 2 (scan 5).

aan boord van Walcherse slavenscheperen. Het volgende hoofdstuk richt zich op de aanschaf en productie van de diverse handelsgoederen door slavenhandelaren.

4.1 Slavenhandel en scheepsbouw

De scheepsbouw was één van de belangrijkste Nederlandse nijverheden in de vroegmoderne tijd. Het nationale centrum van scheepsbouw was de Hollandse Zaanstreek. Hoewel deze nijverheidstak in de achttiende eeuw iets terugliep, leverden Zaanse werven rond 1730 nog zo'n 100 schepen per jaar en rond 1770 nog 20 tot 25.⁶ Ook op Walcheren bouwden scheepswerven nieuwe schepen, zij het op bescheidener schaal. Een deel van die nieuwgebouwde Walcherse schepen is minstens éénmaal ingezet op een slavenreis.

Bouw van slavenscheperen op Walcheren

Particuliere handelskantoren gebruikten voor de slavenhandel bij voorkeur wendbare en snelle fregatten of snauwen.⁷ In de vrijhandelsperiode zetten Walcherse kantoren ongeveer 140 schepen in voor hun slavenreizen. Dat betekent dat per jaar gemiddeld twee nieuwe schepen nodig waren om aan de behoefte van slavenhandelaren te voldoen. Het is echter onzeker hoeveel van de Walcherse slavenscheperen nieuw waren en daadwerkelijk op het eiland gebouwd zijn. Van de meeste schepen is slechts de naam bekend, niet de bouwgeschiedenis. Toch zijn er redenen om te vermoeden dat een groot deel van de Walcherse slavenscheperen lokaal fabricaat waren.

Om te beginnen is van een aantal schepen bekend dat ze in Middelburg of Vlissingen gebouwd zijn. De MCC gebruikte sowieso alleen Walcherse slavenscheperen. Van de 29 schepen die de compagnie inzette in de slavenhandel, hadden de directeuren er 28 laten bouwen op de eigen werf van de compagnie. De enige uitzondering was de *Vis*, een fregat dat van een Vlissingse werf afkomstig was. De MCC was speciaal opgericht om de lokale economie te stimuleren, maar ook slavenscheperen van enkele andere kantoren waren Walchers vakmanschap. Het Middelburgse kantoor De Bruijn & De Smit gebruikte drie schepen voor de slavenhandel, die allemaal gebouwd waren op de werf van de Middelburgse Sociëteit van Houtzaagmolens. Snouck Hurgronje & Louijssen gaven in 1768 opdracht aan een Vlissingse werf om een schip voor de slavenhandel op

⁶ De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 350-355, Johan de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (2^e druk Leiden 1968), 87-88. B.E. van Bruggen, 'Schepen, ontwerp en bouw', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, III (Bussum 1977), 15-58, 55.

⁷ Zie ook Victor Enthoven, 'Pinassen, jachten en fregatten. Schepen in de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel', in: Remmelt Daalder, Dirk J. Tang en Leo Balai (red.), *Slaven en schepen in het Atlantische gebied* (Leiden 2013), 50-64, 61-63.

stapel te zetten.⁸ Ook de *Maria Magdalena* van Jan de Zitter & zonen was in Vlissingen gebouwd.⁹ Het is onwaarschijnlijk dat dit allemaal uitzonderingen waren en dat lokale slavenhandelaren de meeste schepen buiten Walcheren kochten.

Een tweede reden om aan te nemen dat Walcherse kantoren voornamelijk Walcherse schepen gebruikten, is de uitstekende infrastructuur voor de scheepsbouw op het eiland. Het eiland beschikte over houtzaagmolens, verschillende scheepswerven, lijnbanen, zeilmakerijen en andere aanverwante takken. Hoeveel werven precies op Walcheren gevestigd waren, is niet duidelijk. Met afstand de grootste werf was die van de VOC in Middelburg. De timmerbazen op die werf zagen toe op de bouw van 64 VOC-schepen tussen 1750 en 1794, waarvan 47 behoorden tot de grootste klasse schepen die deze Compagnie gebruikte. In Vlissingen was een werf van de Admiraliteit gevestigd, maar daar stond de nieuwbouw van oorlogsschepen in de achttiende eeuw op een zeer laag pitje. Lokale kantoren moesten voor nieuwe schepen aankloppen bij particuliere werven. Aan het eind van de achttiende eeuw waren er in Middelburg – behalve de VOC-werf – minstens drie andere werven: die van de MCC, die van de Sociëteit van Houtzaagmolens en die van “een particulieren scheepstimmerman”.¹⁰ Het aantal Vlissingse werven is onzeker, maar er was in ieder geval een werf actief van de gebroeders Arie en Jacobus van Drongelen.¹¹

Voor de particuliere scheepswerven was de nieuwbouw van slavenschepen een belangrijke activiteit. De stadsbesturen van Vlissingen en Middelburg gaven handelskantoren die zeewaardige schepen lokaal lieten bouwen een financiële bonus voor de aanschaf van een scheepsvlag. Voor Middelburg is bekend hoe vaak en voor welke schepen de stadsbestuurders die bonus uitreikten in de tweede helft van de achttiende eeuw. Uit dat overzicht blijkt dat particuliere werven tussen 1750 en 1794 in totaal 47 zeeschepen bouwden in opdracht van lokale kantoren.¹² Van de 34 schepen die deze werven tussen 1750 en 1769 bouwden, maakten 18 (53 procent) ten minste één slavenreis. Na 1770 werd de premie nog maar voor 13 nieuwgebouwde Middelburgse zeeschepen betaald, waarvan 9 (70 procent) gebouwd werden met het oog op de

⁸ NL-MdbZA, MCC 1138.1, contract tussen Snouck Hurgronje & Louijssen en scheepsbouwers Arij en Jacobus van Drongelen, 1 september 1768 (scan 2). Dit werd de *Herstelder*, het schip dat de MCC in 1774 overnam en omdoopte tot *Vis*.

⁹ NL-UtrHUA, De Beaufort 317, afrekening 1/64^e part in de *Magdalena Maria*. De boekhouder kreeg een “douceur van de stad voor den aanbouw van ’t schip” van *f* 180.

¹⁰ NL-HaNA, 2.01.12 (Binnenlandse zaken), inv. nr. 786, Staat der Fabrieken en Trafieken in het Departement Zeeland, 1809, bijlage bij brief van de landdrost van Zeeland aan de minister van binnenlandse zaken, 17 april 1809. De bron bevat ook informatie over de voormalige staat van fabrieken en trafieken, in dit geval scheepswerven.

¹¹ Zie voetnoot 8.

¹² H.M. Kesteloo, ‘De stadsrekeningen van Middelburg, IX. 1700-1810’, in: *Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland* 8/5 (1902), 199-202.

slavenhandel. Bovendien staan vrijwel alle slavenschepen die door Middelburgse kantoren werden gebruikt op de lijst, wat wil zeggen dat deze kantoren zelden schepen van elders gebruikten. Voor Vlissingen zijn geen cijfers over de bouw van schepen bewaard gebleven, maar het is waarschijnlijk dat ook de werven daar volop actief waren ten behoeve van de slavenhandel.

Dat de slavenhandel belangrijk was voor de lokale scheepsbouw, blijkt ook uit een protest dat Abraham Louijssen in 1780 samen met de directeuren van de MCC indiende bij de raadspensionaris van Zeeland. Ze hadden bericht gekregen dat Amsterdamse slavenhandelaren toestemming hadden gekregen om niet-Nederlandse schepen te gebruiken voor de slavenhandel. Ze vreesden oneerlijke concurrentie, maar meldden terloops dat een dergelijk precedent zeer nadelig zou uitpakken voor “timmerwerven, houtkooperijen, lijnbaanen en verdere takken, die uijt het bouwen van scheepen binnen dese provincie [Zeeland] moeten bestaan”.¹³

De MCC-werf

De meeste Middelburgse slavenschepen waren gebouwd op de werf van de MCC. Gelegen naast de VOC-werf, werkten timmerlieden daar zowel aan de nieuwbouw van schepen als aan reparaties van bestaande schepen. De werf stond niet exclusief in dienst van de compagnie, maar voerde ook reparaties uit aan schepen van andere handelskantoren. Enkele malen bestelde een Middelburgs kantoor zelfs een compleet schip. Van de 22 schepen die tussen 1750 en 1790 gebouwd zijn op de werf, waren er 3 bestemd voor andere kantoren. Daarvan werd er bovendien één later overgenomen door de MCC: de in 1752 voor Jeremias van Nederveen gebouwde *Petronella Cecilia* (die in dienst van de Compagnie de naam *Welmeenende* kreeg). Ook het in 1752 gekochte schip *Middelburgs Welvaren* was afkomstig van de MCC-werf en afgeleverd in 1749. Naast de levering van schepen aan derden, verhuurden de directeuren regelmatig delen van de werf. Daarbij mocht de verhuurder tegen betaling gebruikmaken van de werf, gereedschappen en van de diensten van de baas van de werf. De huurder moest echter zelf zorgdragen voor arbeiders en de levering van materiaal.¹⁴

De bouwtijd van slavenschepen die de MCC op haar werf bouwde na 1750 was gemiddeld 19 maanden (tabel 4-1). Tijdens het hoogtepunt van de Walcherse

¹³ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering directeuren 3 oktober 1780 (scan 139) en idem, 24 oktober 1780 (scan 140).

¹⁴ Een voorbeeld van verhuur van de werf is de aanbouw van een schip voor rekening van Abraham de Smit de Jonge. NL-MdbZA, MCC 21, vergaderingen directeuren, 9 maart 1762. Het ging mogelijk om het slavenschip *Zeeberg*, dat in 1765 van stapel liep. Zie voor het huurcontract NL-MdbZA, MCC 123.1, contract 10 maart 1762 (scan 13).

slavenhandel tussen 1760 en 1780 duurde de bouw van slavenscheperen langer: gemiddeld 32 maanden. De *Jonge Willem* was in de jaren zestig zelfs 57 maanden (bijna 5 jaar) in aanbouw. Dat is een opvallend lange bouwduur, aangezien de middelgrote schepen in enkele maanden gebouwd hadden kunnen worden.

Tabel 4-1: Bouwoverzicht MCC-schepen, 1750-1787

Naam schip	Lengte (voet)	Inhoud (last)	Begin bouw	Aantal maanden	Materiaalkosten f	Loonkosten f
<i>Vrouw Johanna Cores</i>	79,8	79,4	1750 mei	10	7.614	4.864
<i>Mercurius</i>	79,0	68,0	1751 maart	12	6.725	4.021
<i>Welmeenende</i>	75,0	68,9	1752 april	6	6.428	3.091
<i>Vliegende Faam</i>	75,0	67,4	1752 oktober	14	6.521	4.234
<i>Drie Gezusters</i>	79,9	81,2	1753 september	23	8.213	4.970
<i>Eenigheid</i>	79,9	81,2	1756 september	35	8.079	5.177
<i>Nieuwe Hoop</i>	79,9	81,6	1760 augustus	23	9.207	4.987
<i>Haast U Langzaam</i>	85,7	99,2	1762 april	25	12.540	5.722
<i>Zanggodin</i>	75,4	68,3	1762 november	18	14.840	4.366
<i>Geertruijda & Christina</i>	90,0	106,5	1764 december	34	15.627	6.913
<i>Jonge Willem</i>	75,1	69,8	1764 november	57	9.095	5.255
<i>Aurora</i>	86,8	99,6	1770 februari	20	12.304	5.428
<i>Watergeus</i>	90,1	106,8	1771 augustus	24	15.059	6.088
<i>Zorg</i>	90,0	106,8	1774 maart	43	15.456	6.519
<i>Vigilantie</i>	80,0	82,2	1774 maart	52	11.008	5.191
<i>Brandenburg</i>	112,7	170,2	1779 januari	24	24.057	8.788
<i>Vergenoegen</i>	90,6	104,7	1784 januari	28	16.781	6.377
<i>Zeemercur</i>	89,6	109,7	1786 april	20	14.933	5.814
<i>Standvastigheid</i>	89,8	103,8	1787 september	22	15.802	5.248

Bronnen: MCC 167-1424, scheepsboeken. MCC 1444-1447, 'houtwareboeken'.
Een last was een vroegmoderne inhoudsmaat van ongeveer 2 ton.

De lange bouwduur op de MCC-werf had te maken met verschillende factoren. Ten eerste was de compagnie een verticaal geïntegreerde organisatie, die de eigen schepen op de eigen werf liet bouwen. De compagnie had niet ieder jaar nieuwe schepen nodig, dus de directeuren hadden geen haast met de nieuwbouw. Dat leverde ook de mogelijkheid op om de bouwactiviteiten af te stemmen op de houtprijzen.¹⁵ Dat verklaart direct de relatief snelle bouwtijd van de *Petronella Cecilia* in 1752, die immers gebouwd werd in opdracht van een derde en niet voor eigen gebruik. In de tweede plaats was de nieuwbouw van schepen niet de enige activiteit van de werf. Er waren daarnaast

¹⁵ In 1770 begonnen de directeuren versneld met de nieuwbouw van een schip, "uijt aanmerking van de apparente verhooging in de prijzen der houtwaaren". NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 23 oktober 1770 (scan 207).

veel herstelwerkzaamheden nodig aan oudere schepen die terugkeerden van een reis. Tot slot was de lange bouwtijd een gevolg van de inzet van slechts een beperkt aantal arbeiders op de werf (zie verderop).

Naast de nieuwbouw van schepen, leverde de na iedere reis benodigde reparatie flink wat activiteit op. Reizen ten slavenhandel vroegen het uiterste van een houten schip. Een tocht van de relatief koude Noordzee naar tropisch Afrika, een maandenlang verblijf aldaar, de trans-Atlantische oversteek naar West-Indië en de thuisreis naar Walcheren eisten hun tol van het houtwerk. Naast het werken van het hout, waren ook biologische afzettingen en algen een probleem. Om de schade te beperken hadden slavenschepen een dubbele huid, die gemakkelijk vervangen kon worden. Uit de MCC-boekhouding blijkt dat de cumulatieve kosten voor het onderhoud van schepen op achtereenvolgende reizen de initiële kosten van de aanbouw meestal overstegen. De *Haast U Langzaam* had de compagnie in 1764 bijvoorbeeld ruim f 18.000 gekost om te bouwen. Alleen al de kosten voor vertimmeringen en smidswerk voor de daaropvolgende zeven reizen overstegen dat bedrag ruimschoots (tabel 4-2). Daarnaast was ook steeds een deel van de inventaris (waaronder touwwerk en zeilen) aan vervanging toe. Naarmate een schip ouder werd, stegen ook de onderhoudskosten.

Tabel 4-2: Onderhoudskosten *Haast U Langzaam*, 1764-1781

Uitreding	2	3	4	5	6	7	8
	f	f	f	f	f	f	f
Beginwaarde schip en inventaris	30.000	27.000	24.000	21.000	18.000	15.000	12.000
Afschrijving na vorige reis	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Werkkosten	2.142	2.401	2.620	2.714	4.401	3.298	4.472
Touwwerk	2.279	1.996	2.483	2.884	904	2.486	2.684
Zeilen	1.103	1.663	1.643	1.478	1.327	1.762	1.720
Smidswerk	291	264	266	292	520	551	407

Bron: MCC 508, *scheepsboek Haast U Langzaam*. De MCC schreef haar schepen lineair af per reis. In dit geval verwachtten de directeuren een levensduur van 11 reizen (beginwaarde: f 33.000, jaarlijkse afschrijving: f 3.000), hoewel het schip op haar 8^e reis in 1781 door de Engelsen veroverd werd.

Het aantal arbeiders op de MCC-werf was niet constant. De MCC-directeuren bepaalden in samenspraak met de werfbaas het aantal arbeiders dat in een bepaalde periode nodig was. Dat aantal was afhankelijk van de hoeveelheid te repareren schepen en het stadium waarin nieuw te bouwen schepen zich bevonden. Op het hoogtepunt van de bouw van een schip waren er zo'n 25 tot 35 timmerlieden tegelijk aan het werk aan een enkel schip. Cumulatief werkten zij tussen de 4.000 en 5.000 dagen aan ieder schip (tabel 4-3). Het kwam voor dat timmerlieden afwisselend werkten aan de bouw en reparatie van

meerdere schepen. Toen bijvoorbeeld een aanvang werd gemaakt met de bouw van de *Zanggodin* in november 1762, stond ook de *Haast U Langzaam* nog op stapel. In het voorjaar van 1763 gebeurde het regelmatig dat het ene schip meer aandacht kreeg dan het andere. Uit de dagloonboeken blijkt dat het grotendeels dezelfde arbeiders waren die aan beide schepen werkten. Een afzonderlijk schip kreeg geen eigen team toegewezen.

De arbeiders op de MCC-werf behoorden waarschijnlijk niet tot een gilde. In ieder geval niet tot het scheepstimmerliedengilde, want dat was in Middelburg al in de zeventiende eeuw opgeheven.¹⁶ Vlissingen had tot eind achttiende eeuw nog wel een dergelijk gilde.¹⁷ De arbeiders van de MCC hadden geen vaste aanstelling en de directeuren konden hen dus naar behoefte afdanken. In januari 1768 bespraken de directeuren van de MCC bijvoorbeeld een voorstel om “door ’t weijnige werk dat er thans aan de werf & te doen valt”, enkele werklieden af te danken.¹⁸ Het loon dat de arbeiders voor hun werkzaamheden kregen was afhankelijk van hun functie, ervaring en van het seizoen. Vanwege het beperkte aantal uren daglicht in de winter, waren de werkdagen in dat seizoen korter. Het dagelijkse winterloon lag dan ook acht stuivers onder het zomerloon. Dat zomerloon was een bedrag tussen de 20 en 36 stuivers per dag. Hierin zijn geen opvallende verschuivingen opgetreden in de tweede helft van de achttiende eeuw. Een vergelijking van de daglonenboeken voor de bouw van de *Haast U Langzaam* (bouwjaren 1762 - 1764) en de *Zorg* (1774 - 1777) leert dat promotie voor timmerlieden zeldzaam was. De arbeiders die aan beide schepen meewerkten en dus na tien jaar nog steeds op de werf werkten, kregen voor beide schepen hetzelfde dagloon.¹⁹

Tabel 4-3: Cumulatief aantal werkdagen voor bouw diverse MCC-schepen

Schip	Begin bouw	Arbeidsdagen
<i>Nieuwe Hoop</i> (81,6 last)	1760	4.233
<i>Haast U Langzaam</i> (99,2 last)	1762	4.769
<i>Geertruida & Christina</i> (106,5 last)	1764	4.815
<i>Aurora</i> (99,6 last)	1770	4.534
<i>Zorg</i> (106,8 last)	1774	5.173

Bronnen: MCC 218.1, 409.1, 517.1, 822.1 en 1429.1. equipages betreffende schepen.

¹⁶ NL-MdbZA, Inventaris van het archief van Gilden en Beurzen te Middelburg. Het archief zelf is verloren gegaan.

¹⁷ Jo de Ridder, *De geschiedenis van Vlissingen en haar ambachtsgilden* (Goes 2004), 123-128.

¹⁸ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 5 januari 1768 (scan 150).

¹⁹ NL-MdbZA, MCC 517.1 daglonen fregatschip *Haast U Langzaam* (vanaf scan 19) en MCC 1429.1 daglonen fregatschip *Zorg* (vanaf scan 8).

Het aantal mensen dat werkzaam was op de MCC-werf fluctueerde, maar er waren ongeveer veertig mensen tegelijk actief. Dat aantal kon stijgen tot ongeveer zestig. Naar de totale werkgelegenheid op alle Walcherse werven blijft het gissen. Volgens een vroeg-negentiende-eeuws onderzoek van landdrost Abraham van Doorn waren de Middelburgse scheepswerven in het laatste kwart van de achttiende eeuw zeer actief geweest “en de kost gevende aan honderden van huisgezinnen”.²⁰ Veel van die honderden gezinnen dankten hun inkomsten destijds aan de VOC-werf. Gedetailleerde opgaven over de werkgelegenheid op de VOC-werf zijn niet beschikbaar, maar in de laatste kwakkelende jaren van het bestaan van deze Compagnie waren er nog altijd 230 personen werkzaam op de werf.²¹ Dat beeld is enigszins vertekend, omdat de VOC-werf een geïntegreerde onderneming was die minder dan andere werven afhankelijk was van toeleveranciers.²² Gebrek aan gegevens over andere werven maakt het onmogelijk om daar definitieve uitspraken over te doen. Op basis van het aantal werven waren er ieder jaar van 1750 tot 1780 waarschijnlijk tussen de 100 en 150 arbeiders op Walcheren bezig met de bouw van slavenschepen. Daarbij komt de werkgelegenheid bij de diverse toeleveranciers van de werven.

Toeleveranciers van scheepswerven

De bouw en reparatie van schepen leverde niet alleen de werven zelf activiteit op, maar ook de toeleveranciers van de werven. Uit de boekhouding van de MCC-werf blijkt dat het vooral ging om Walcherse toeleveranciers. De belangrijkste grondstof bij de nieuwbouw van slavenschepen was hout. Hoewel het hout van buiten Nederland werd aangevoerd, had de verwerking ervan plaats op Walcheren. Zowel bij Vlissingen als bij Middelburg stonden houtzaagmolens, die in beide steden organisatorisch samengevoegd waren in een *Geoctrooierde Sociëteit van Houtzaagmolens*. De Middelburgse sociëteit exploiteerde acht houtzaagmolens langs het Nieuwe Havenkanaal ten zuidoosten van de stad.²³ Deze molens leverden het hele jaar door latten, planken, balken en andere houtproducten. Ze verwerkten allerlei houtsoorten,

²⁰ NL-HaNA, 2.01.12 (Binnenlandse zaken), inv. nr. 786, Staat der Fabrieken en Trafieken in het Departement Zeeland, 1809.

²¹ Victor Enthoven, ‘Veel vertier. De Verenigde Oostindische Compagnie in Zeeland. Een economische reus op Walcheren’, in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 1989, 92.

²² Van Bruggen, ‘Schepen, ontwerp en bouw’, 56.

²³ Zie F.P. Polderdijk, ‘De houtzaagmolens bij Nieuwland, 1722-1902’, in: *Archief. Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland* (1936), 50-106. Van de 14 eerste partners van deze sociëteit hadden er 9 ook een belang in de MCC. Het gaat om Hermanus van de Putte, Coenraad Coenraats, Johan van de Perre, Johan Constantijn Matthias, Johan Assueris Schorer, Samuel Radermacher, Hendrik van Oort en Jan de Munck.

waaronder eikenhout, beukenhout en grenen. De lokale scheepswerven waren vrijwel zeker de belangrijkste klanten van deze molens. De MCC bestelde in 1769 in totaal voor *f* 10.359 aan hout bij beide sociëteiten en een jaar later voor *f* 20.697. Als klant viel de compagnie daarbij in het niet bij de VOC-werf, die in het boekjaar 1769-70 voor *f* 117.728 aan hout nodig had en het daaropvolgende jaar voor *f* 150.694. Dat één van de Middelburgse houtzaagmolens de naam *Oostindische Compagnies Welvaren* droeg was dan ook geen toeval. De VOC bestelde vrijwel zeker meer hout dan alle particuliere Walcherse werven samen.

Voor het scheepswant was een grote hoeveelheid touwwerk nodig, een product dat Walcherse lijnbanen konden leveren. Vlissingen beschikte over twee lijnbanen onder het boekhouderschap van Adriaan Kroef.²⁴ De VOC exploiteerde een eigen lijnbaan in Middelburg, maar daarnaast waren er drie particuliere lijnbanen in die stad. Eén daarvan was *De Swarte Cabel*, gelegen net buiten de Middelburgse Dampoort. In 1722 had de MCC een meerderheidsbelang in deze lijnbaan genomen, vanaf 1773 was de compagnie volledig eigenaar. De lijnbaan functioneerde echter zelfstandig en leverde ook aan derden.²⁵ Een belangrijke grondstof waarmee de lijnbanen touw maakten was hennep, die werd aangevoerd vanuit het Oostzeegebied (vaak uit Riga). In Middelburg arriveerden regelmatig schepen uit de Oostzee met hout en hennep, een handel die dus mede werd gestimuleerd door de scheepsbouw.²⁶ *De Swarte Cabel* bestelde echter vooral hennep via Amsterdam, bij het kantoor van Hendrik de Haan. Die hennep werd via het efficiënte Nederlandse beurtvaartsysteem naar Middelburg verzonden, meestal over Gouda.²⁷ Op de lijnbaan van de MCC werkten waarschijnlijk tussen de tien en vijftien mensen, onder leiding van een baas.

Vroegmoderne zeeschepen konden niet varen zonder indrukwekkende hoeveelheden zeildoek. De MCC verwerkte diverse stoffen tot zeilen op een eigen zeilzolder, waar een baas zeilmaker toezicht hield op enkele arbeiders. Uit de inventarissen van deze zolder blijkt dat de zeilmaker voor de productie van zeildoek vooral grote hoeveelheden Vlaams linnen gebruikte. In 1778 werd voor het (vervangen van) zeildoek op vier MCC-schepen 3.759 el (ruim 2.600 meter) aan linnen gebruikt.²⁸ Linnen zijn afkomstig van vlas, een gewas dat ook in Zeeland veel verbouwd werd. De

²⁴ NL-MdbZA, Rekenkamer van Zeeland C 7960, rekening over 1766.

²⁵ Twee afnemers waren bijvoorbeeld de Zeeuwse Admiraliteit en de Vlissingse slavenhandelaar Snouck Hurgronje & Louijssen. NL-MdbZA, MCC 1491, afleverboeken van touwwerk.

²⁶ Zie § 6.2. Zie ook Paul Brusse, *Gevallen stad. Stedelijke netwerken en het platteland. Zeeland 1750-1850* (Zwolle 2011), 57.

²⁷ Zie de grootboekrekening 'Hendrik de Haan' in het grootboek van *De Swarte Cabel* over 1774-1811. NL-MdbZA, MCC 1551 (scan 16).

²⁸ Zie bijvoorbeeld de inventaris voor eind 1778. NL-MdbZA, 1473.3 (scan 200).

zeilmakerijen importeerden waarschijnlijk op vrij grote schaal linnen doeken uit Vlaanderen. De aanwezigheid van scheepsbouw is daarmee een gedeeltelijke verklaring voor het feit dat lijnwaad in grote hoeveelheden op Walcheren werd geïmporteerd uit vooral Brugge en Gent.²⁹

Hout, touwwerk en zeildoek vormden slechts de hoofdbenodigdheden voor de scheepsbouw. Ook ijzerwaren als bouten, spijkers en sloten waren onmisbaar. Voor deze producten schakelde de MCC (en waarschijnlijk ook de andere scheepsbouwers) lokale smeden in. Alleen al in Middelburg waren meer dan honderd smeden actief in deze periode.³⁰ Ijzerwerk voor MCC-schepen werd tijdens vergaderingen van directeuren openbaar aanbesteed, waarbij bazen van het smidsgilde die MCC-aandelen hadden voorrang kregen. Voor de *Haast U Langzaam* verplichtte de Middelburgse smid Jacobus Meertens zich bijvoorbeeld om voor *f* 1.500 aan onder meer spijkers, haken en bouten te leveren “van goed en deugszaam duijts agterkants ijzer (...) met de moolen gerondt”.³¹ Bij de scheepsbouw werden nog veel meer lokale toeleveranciers ingeschakeld, onder meer voor blokwerk (voor het lopende want), harpuit, koehaar, werk (geteerd touw om te gebruiken bij het kalefateren), pompen en brandhout. Daarnaast schakelden werven de diensten in van houtsnijders. De MCC bestelde het benodigde houtsnijwerk bij de Middelburgse beeldsnijder Adriaan van de Bilt en later Jacobus van de Bilt. Op het galjoen voor de boeg van MCC-schepen prijkte altijd een leeuw op het uiteinde van een versierde lijst (de kam). De naam van ieder schip stond op een met ornamenten versierd bord.³²

Hoewel de particuliere scheepsbouwindustrie op Walcheren vele malen kleiner was dan die in Holland, waren ook op het Zeeuwse eiland vele honderden mensen betrokken bij de scheepsbouw. Naast de 100 tot 150 man die op scheepswerven aan slavenschepen werkten, kwam waarschijnlijk nog eens zo'n aantal die werkzaam waren bij toeleveranciers. Een exacte reconstructie is onmogelijk, maar zonder de bouw en reparatie van slavenschepen hadden de Walcherse werven en hun toeleveranciers zonder twijfel een stuk minder werk gehad. Voor de particuliere Walcherse

²⁹ Brusse, *Gevallen stad*, 58-59.

³⁰ Het Middelburgse smidsgilde bestond in 1761 uit 138 leden. L.H. Remmerswaal, *Een duurzame alliantie. Gilden en regenten in Zeeland, 1600-1800* (proefschrift Universiteit Utrecht 2006), 184.

³¹ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 25 mei 1762 (scan 28) en ibid. MCC 123.1, Conditien waarop de directeuren (...) aan de minst aannemende presentereen aan te besteedden alle het ijzerwerk, 25 mei 1762 (scan 16).

³² Zie voor enkele facturen voor houtsnijwerk van de Van de Bilts: NL-MdbZA, MCC 822.1, factuur Adriaan van de Bilt voor *Nieuwe Hoop* (1762, scan 71), ibid 517.1, factuur Adriaan van de Bilt voor *Haast U Langzaam* (1764, scan 77), ibid 671.1, factuur Adriaan van de Bilt voor *Jonge Willem* (1769, scan 61), ibid 1288.1, factuur Adriaan van de Bilt voor *Watergeus* (1773, scan 73), ibid 1096.1, factuur Jacobus van de Bilt voor *Vergenoegen* (1786, scan 85).

scheepsbouw was de slavenhandel (en de daaraan verwante Atlantische koloniale handel) in ieder geval van toenemend belang in de tweede helft van de achttiende eeuw.

Bouwtechnische aspecten van slavenschepen

In hoeverre slavenschepen bouwkundig gezien tot een aparte scheepsklasse behoren, is een punt van discussie. Volgens Postma zijn in Nederland nooit schepen gebouwd die speciaal ontworpen waren voor deze handelstak.³³ Enthoven is het hiermee eens.³⁴ In zijn studie over het WIC-slavenschip *Leusden* merkt Balai echter op dat deze Compagnie wel schepen liet bouwen als 'slaafschip', hoewel deze vaartuigen ook voor andere doeleinden geschikt waren.³⁵ Ook Hoving en Van der Vliet menen in een kunsthistorisch artikel over een scheepsmodel dat slavenschepen mogelijk breder en dieper waren dan andere schepen.³⁶ Als de bouw van achttiende-eeuwse slavenschepen ergens in Nederland een specialisatie was, moet dat op Walcheren zijn geweest. Er zijn echter geen aanwijzingen te vinden dat een slavenschip een apart scheepstype was. Wel hielden scheepsbouwers voor slavenschepen rekening met enkele bijzonderheden.

Hoewel slavenschepen niet belangrijk afweken van 'normale' fregatten of andere koopvaardijsschepen, moesten ze wel geschikt zijn om honderden mensen te vervoeren. Een groot deel van die mensen werd gevangen gehouden op het tussendek, tussen het ruim en het bovenste (buiten-)dek. Het tussendek van het in 1749 door de MCC-werf afgeleverd fregat *Middelburgs Welvaren* was voorzien van "slave lugtpoortjes".³⁷ De ruimte tussendeks moest op slavenschepen bovendien hoog genoeg zijn. In de eerste helft van de achttiende eeuw gebruikte MCC voor slavenvervoer soms schepen met een ruimte tussendeks van niet meer dan één meter hoog. Toen de compagnie in de loop van de achttiende eeuw steeds meer een slavenhandelscompagnie werd en andere handelsactiviteiten links liet liggen, kregen nieuwgebouwde schepen hogere dekken. In 1769 werd het bovendek van het snauwschip *Vliegende Faam* zelfs opgehoogd, omdat een dergelijke vertimmering volgens de directie "bequaam is ten slavenhandel".³⁸ Uit de MCC-boekhouding blijkt dat de kans op een hoge sterfte onder vervoerde slaven

³³ Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade*, 142.

³⁴ Enthoven, 'Pinassen, jachten en fregatten'.

³⁵ Leo Balai, *Het slavenschip Leusden. Slavenschepen en de West-Indische Compagnie, 1720-1738* (Zutphen 2011), 89-98.

³⁶ Ab Hoving en Jeroen van der Vliet, 'A bespoke elephant', in: *The Rijksmuseum Bulletin* 60/2 (2012), 130-143.

³⁷ Servaas Bomme, *Korte Adstructie dat de schade op de slaven in 't schip Middelburgs Welvaren, Kapteyn Job Gerritssen, in geen Avari Grosse kan werden geleden, of dat hier in cas subject Avari Grosse geen plaats hebben kan* (Middelburg 1752), A2.

³⁸ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 17 oktober 1769 (scan 185). De aanpassing was nodig om de "bekrompenheid van gemelde schip" te remediëren.

aanmerkelijk kleiner was bij schepen waarbij de ruimte op het tussendek minstens 1,3 meter was.³⁹

Naast praktische overwegingen, beïnvloedden ook fiscaaltechnische zaken de bouw van slavenscheepen. De WIC bracht voor een Afrikaans paspoort lastgeld in rekening, die ijkmeesters van de Compagnie berekenden aan de hand van een vaste formule uit het *reglement op de vrije vaart*. Over deze formule was continu onenigheid, die aanvankelijk draaide om de klacht dat de meetmethode geen goede inschatting van het laadvermogen van een schip opleverde.⁴⁰ Uiteindelijk bleek een ander aspect van het *reglement op de vrije vaart* echter schadelijker te zijn, namelijk de indeling van schepen in scheepsklassen. De WIC baseerde deze klassen op de lengte van schepen, en de ijkmeester ging voor iedere klasse van een minimale inhoud in lasten uit. Voor zover de werkelijke inhoud uitkwam boven dit minimum (zogenoemde ‘bovenlasten’), moest de boekhouder van het schip *f* 45 per last bijbetalen.

Het indelen van schepen naar lengte zorgde ervoor dat het fiscaal aantrekkelijk was om schepen te bouwen op basis van de grenzen van de gedefinieerde klassen. Voor een schip van 79,5 voet lengte (vallend in klasse I tot 80 voet) met een laadruimte van 60 last was bijvoorbeeld *f* 3.675 aan recognitie verschuldigd, terwijl men voor een schip van 80 voet lengte (klasse II) met een identieke laadruimte *f* 3.900 moest neertellen. De klasse-indeling zorgde er volgens de slavenhandelaren voor dat het fiscaal aantrekkelijk was om “meest alle scheepen te bederven en lompe zeilders daar van te maaken, om eenige lastgelden uit te winnen”.⁴¹ Bij de verlenging van het WIC-octrooi in 1761 schraptten de Staten-Generaal de gehate indeling in klassen. Inderdaad zijn de MCC-scheepen die tot dat jaar op stapel gezet zijn opvallend vaak 79,9 voet lang. De MCC zette na 1761 direct een iets langer fregat op stapel: de eerdergenoemde *Haast U Langzaam* van 85,7 voet. Of dit schip betere zeileigenschappen bezat is echter de vraag. De eerste kapitein ervan schreef vanaf de Afrikaanse kust dat het schip “niet al te willig in ’t zeijlen” was.⁴² Bovendien bleven kortere schepen de standaard. Pas in de jaren zeventig van de achttiende eeuw gaven de directeuren de opdracht tot het bouwen van een serie langere schepen.

³⁹ Zie bijlage B voor de sterftcijfers. Zie voor meer over de relatie tussen ‘crowding’ en ‘mortality’, Nicolas J. Duquette, ‘Revealing the relationship between ship crowding and slave mortality’, *Journal of Economic History* 74/2 (2014), 535-552.

⁴⁰ Zie ook § 1.1.

⁴¹ *Resolutien van Holland*, 1760, deel 2, Memorie over de Vaart en Commerce langs en op de Kusten van Africa en America, 3 september 1760.

⁴² NL-MdbZA, MCC 510, Jan Menkenveld aan directeuren MCC, 8 november 1764 (scan 8).

4.2 Scheepsbenodigdheden en victualie

Zeeuwse slavenhandelaren verkochten goederen en mensen buiten Walcheren en brachten de daarmee verdiende omzet grotendeels naar het eiland. De slavenhandel was daarmee een stuwende sector voor de Walcherse economie. Slavenhandelaren maakten gebruik van een groot aantal lokale leveranciers en dienstverleners. Deze leveranciers en dienstverleners vormden de verzorgende sector, die de lokale en regionale markten bediende.⁴³ Bij de uitreding van een slavenschip maakten kantoren gebruik van onder anderen sjouwers, bakkers, en slaggers. Voor al die leveranciers was de slavenhandel een bron van inkomsten.

Benodigdheden voor een slavenschip

In veel opzichten week de uitreding van een slavenschip niet af van de uitreding van een ander koopvaardijship. Vlissingen en Middelburg hadden als handelssteden voldoende leveranciers van scheepsbenodigdheden. In het archief van de MCC zijn volop facturen en leverantiebriefjes te vinden voor bijvoorbeeld dieploden, schrobbers, kompassen, pannen en eetgerei. Deze waren steeds afkomstig van een wisselende groep leveranciers. Aan boord van Walcherse slavenschepen bevonden zich ook de nodige christelijke geschriften. In de kajuit van MCC-schepen lag altijd een Bijbel, maar ook een exemplaar van het bekende zeemansboek *De Godvreezende zeeman*.⁴⁴

De uitreding van een slavenschip had echter ook unieke eigenschappen. Slavenhandelaren hielden rekening met enkele bijzonderheden van deze handelstak. Eén bijzonderheid was de manier van handeldrijven in West-Afrika. Kapiteins van slavenschepen dreven daar ruilhandel, waarbij ze goederen inruilden voor mensen en producten. De logica van de ruilhandel dicteerde dat kapiteins de handelsproducten nodig hadden in kleine eenheden. De productie van het benodigde verpakkingsmateriaal voor een slavenreis leverde kuipers een grote hoeveelheid werk op. In de eerste plaats ging het om de productie van vaatjes voor buskruit, een belangrijk handelsproduct. Walcherse kuipers produceerden voor West-Afrika enorme hoeveelheden vaatjes van gestandaardiseerde groottes. In de slavenhandel waren buskruitvaatjes nodig van 36 tot 38 pond (verkoopprijs ongeveer 12 stuivers), 18 tot 19 pond (10 stuivers) en 4 tot 8 pond (8 stuivers). De prijzen van de verschillende vaatjes

⁴³ Paul Brusse wijst terecht op het belang van de stuwende functie van de internationale handel voor de Walcherse havensteden. Brusse, *Gevallen stad*, 41.

⁴⁴ Boekverkoper Abraham Rupert leverde een *Godvreezende zeeman* (à f 1,80) voor de *Haast U Langzaam* in 1764, naast onder andere “24 psalmboekjes met een slootje”. NL-MdbZA, MCC 517.1, factuur van Abraham Rubert, juni-juli 1764 voor de *Haast U Langzaam* (scan 100).

was bij alle kuipers gelijk, omdat ze in gildeverband waren vastgesteld.⁴⁵ De Commercie Compagnie bestelde deze zonder uitzondering bij Middelburgse kuipers. Vooral op reizen naar Guinea was veel buskruit nodig en kon het aantal bestelde vaatjes per schip de duizend overschrijden. Een tweede verpakkingsproduct voor slavenschepen waren de vaten voor alcoholhoudende drank. Kuipers maakten voor iedere reis honderden zogeheten ankers. Ze produceerden deze vaten in twee formaten: hele en halve ankers. De grootte hiervan was niet gestandaardiseerd. Meestal waren hele ankers 14 stoop (33,6 liter) en halve 7 stoop (16,8 liter).⁴⁶ Er waren echter ook grote ankers van 24-26 stoop en halve ankers van 14-18 stoop. Dranken werden niet alleen in ankers vervoerd, maar ook in flessen. De MCC kocht deze in grote hoeveelheden in en ook hier was de productie van verpakkingsmateriaal een lokale aangelegenheid. Kistenmakers uit Middelburg maakten zogenoemde kelders om de flessen te vervoeren. Dit waren kisten met zes of meer vakken voor evenzoveel flessen.⁴⁷ Per uitreding werkten tien tot twintig kuipers van het Middelburgse kuipersgilde aan de productie van vaatjes en ankers. Daarnaast schakelde de MCC nog een aantal kistenmakers in voor de kelders. Kuipers en kistenmakers in Vlissingen zullen eveneens veel werk hebben gehad aan de slavenhandel. In die stad waren aan het eind van de jaren zeventig in ieder geval zestien kuipers actief, die allen tussen de twee en de twintig knechten in dienst hadden.⁴⁸

Een deel van de uitrusting van een slavenschip was gericht op het langdurige verblijf van honderden mensen aan boord tijdens een slavenreis. Een belangrijke vakman op slavenschepen was de timmerman, die het schip tijdens de overtocht van Walcheren naar West-Afrika gereedmaakte voor de in te kopen slaven. Hij maakte onder andere beddingen op het tussendeck, een schot om de bemanning en slaven te scheiden en toilethuisjes op het dek. Daartoe gaven slavenhandelaren hem extra houtwaren mee. De scheepstimmerman van de *Haast U Langzaam* kreeg in 1770 bijvoorbeeld zo'n dertig meter aan planken en veertig meter aan balken voor dit doeleinde.⁴⁹ Voor de scheepskok bestelden slavenhandelaren grote koperen 'slavenketels' om bonen en gort in te koken. Ook scheepten ze tientallen kannetjes in waar slaven uit konden drinken.

Scheepsbenodigdheden die een heel duidelijk verband hadden met de handel in mensen waren de instrumenten om hen in bedwang te houden. Onmisbaar waren de voetboeien, waarmee de bemanning mannelijke slaven twee-aan-twee vastketende.

⁴⁵ Zie ook De Ridder, *De geschiedenis van Vlissingen en haar ambachtsgilden*, 69.

⁴⁶ De inhoud van 1 stoop is ongeveer 2,4 liter.

⁴⁷ Vergelijk John Everaert, *De Franse slavenhandel; organisatie, conjunctuur en sociaal milieu van de driehoekshandel, 1763-1793* (Brussel 1978), 37-38.

⁴⁸ De Ridder, *De geschiedenis van Vlissingen en haar ambachtsgilden*, 274.

⁴⁹ Zie de inventaris van de *Haast U Langzaam* uit 1770, MCC 509.3 (scan 171). Zie voor de factuur van dit 'waarloos' (los/reserve) hout, afkomstig van de MCC-werf, MCC 531.1, notitie waarloo goederen (scan 14).

Waarschijnlijk werden deze voetboeien gedurende hun verblijf op het schip zelden of nooit losgemaakt, behalve bij ziekte of overlijden. De boeien werden namelijk gesloten met pennen ('spijen' of 'spien'), die eenmalig meegingen. Waar mogelijk gebruikte de MCC na iedere slavenreis de voetboeien opnieuw, maar men bestelde voor de boeien wel nieuwe pennen. Naast voetboeien hadden slavenschepen ook een kleinere hoeveelheid handboeien aan boord, die bemanningsleden gebruikten als ze dat nodig achtten. Nog een typisch onderdeel van de inventaris van slavenschepen was een 'slavenketting'. Een dergelijke ketting was tientallen meters lang.⁵⁰ De bemanning maakte deze vast aan ringbouten in het bovendek. Zodra mannelijke slaven aan dek werden gebracht, kon de bemanning hun voetboeien aan de ketting rijgen en zo hun bewegingsvrijheid inperken. Al deze dwangmiddelen maakte het lastiger voor slaven om in opstand te komen, maar ook om andere vormen van verzet te plegen. Het gebeurde regelmatig dat slaven door wanhoop of als daad van verzet overboord probeerden te springen. Een Afrikaanse vrouw en een jongen die in 1769 van het schip *Zanggodin* waren gesprongen, weigerden zich bijvoorbeeld te laten redden.⁵¹ Het feit dat de West-Afrikaanse wateren wemelden van de haaien belette velen niet om een sprong in het diepe te verkiezen boven gevangenschap.⁵²

Uit de facturen in het MCC-archief blijkt dat de productie en levering van specifieke scheepsbenodigdheden voor de slavenhandel geen specialisme was. Dezelfde groothandelaren, koperslagers en smeden die deze producten aan de compagnie leverden, waren ook leverancier voor allerlei andere – meer generieke – producten. Op de factuur van een leverancier van eetgerei voor de *Haast U Langzaam* staan de “64 pintjes voor slaven” dan ook naast onder meer een peperbus, een bierkan en een theepot.⁵³ De koperslager die lepels, spijkers en een koffiekkan leverde, voorzag de MCC eveneens van een “slaaveketel en degsel”.⁵⁴ Voor boeien en kettingen klopte MCC aan

⁵⁰ Het fregat *Haast U Langzaam* was nog geen 25 meter lang en had een ruim 35-meter-lange ketting. Deze zal langs de reling of zigzaggend over het dek zijn gespannen. Het gebruik van een slavenketting is door diverse auteurs in de achttiende eeuw besproken, onder anderen door abolitionist en scheepsarts Alexander Falconbridge. Hij schreef “(...) a long chain, which is locked to a ring-bolt, fixed in the deck, is run through the rings of the shackles of the men, and then locked to another ring-bolt; fixed also in the deck. By this means fifty or sixty, and sometimes more, are fastened to one chain, in order to prevent them from rising, or endeavouring to escape.” Alexander Falconbridge, *An account of the slave trade on the coast of Africa* (London 1788), 26-27.

⁵¹ NL-MdbZA, MCC 1366.3, notariële verklaring, 15 juni 1770 (scan 130).

⁵² Een zwarte jongen die in 1758 bij Loango van het MCC-schip *Drie Gezusters* viel of sprong werd binnen twee minuten “van de aaien vernielt. Zegge het zijn vissen, als soo genaamt.” NL-MdbZA, MCC 337.3, verklaring van opperstuurman Isak de Klercq e.a., 26 januari 1758 (scan 166). Zie ook Marcus Rediker, *The Slave Ship. A Human History* (New York 2007), 37-40.

⁵³ NL-MdbZA, MCC 517.1, factuur wed. Adriaan Hagens, juni 1764 (scan 85).

⁵⁴ Ibid, factuur Herman Harsses, augustus 1764 (scan 86). De slaaveketel woog 398 pond. Overigens kreeg de compagnie korting vanwege het inruilen van “een oude slaaveketel” van 125 pond. De grote ketel kostte bijna f 300.

bij lokale ijzersmeden, ongetwijfeld net als haar Walcherse concurrenten deden. De Middelburgse Jacobus Meertens leverde in 1765 bijvoorbeeld een ketting van ruim 35 meter lang voor de *Haast U Langzaam* (prijs: f 36), tezamen met 200 voetboeien (f 180) en 30 handboeien (f 30).⁵⁵

Victualie voor de bemanning

Het aantal bemanningsleden op slavenschepen was groter dan dat op de meeste andere koopvaardijsscheepen. Zij moesten immers niet alleen het gewone scheepswerk verrichten, maar ook toezicht houden op honderden mensen die in West-Afrika aan boord kwamen. Gemiddeld hadden Walcherse slavenscheepen 36 bemanningsleden, die voor een slavenreis ongeveer 18 maanden onderweg waren. Handelskantoren bestelden de etenswaren voor dergelijke lange reizen op Walcheren. Volgens een groep lokale slavenhandelaren was dat noodzakelijk, “want men kan op de kusten van Africa geen victualie nog eenige behoefkens inkoop”.⁵⁶ Bij de MCC ging ongeveer 20 procent van de equipagekosten per reis naar de aanschaf van etenswaren voor de bemanningsleden.⁵⁷

Vergeleken met de voedselvoorziening voor de stedelijke bevolking, was het belang van de proviandering voor de bemanning van slavenscheepen beperkt. Gebaseerd op het gemiddeld aantal bemanningsleden en het aantal slavenreizen, waren er tussen 1760 en 1775 per jaar 300 tot 350 man onderweg op een Vlissingse slavenschip en 200 tot 250 man op een Middelburgs slavenschip. Het grootste deel van hen kwam van buiten Walcheren, waardoor hun voedselvoorziening extra werk opleverde voor lokale leveranciers. Vlissingse leveranciers voorzagen door de slavenhandel in die periode jaarlijks een groep mannen ter grootte van ongeveer 5 procent van de stadsbevolking van etenswaren. Het aantal zeelieden op Middelburgse slavenscheepen bedroeg 1 procent van de bevolking van die stad.

De directeurs van de Commercie Compagnie stelden in 1760 een richtlijn op voor de inkoop van etenswaren, op basis van hun eerder opgedane ervaring.⁵⁸ Zeelieden aan boord van MCC-scheepen werden verdeeld in bakken van 9 à 10 man, die gezamenlijk

⁵⁵ Ibid, factuur Jacobus Meertens, 1765 (scan 66). De ketting woog 120 pond. De totale waarde van de ijzerbestellingen voor het schip was meer dan f 2.500 en bestond voor het grootste deel uit constructiematerialen als bouten.

⁵⁶ *Memorie over de Vaart en Commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, bijlage bij rekest aan Staten-Generaal, 1760. Dit was voor de slavenhandelaren een argument in hun poging om de Staten-Generaal te overtuigen het lastgeld sterk te verminderen, aangezien een groot deel van de laadruimte van de schepen noodzakelijkerwijs werd gebruikt voor victualie.

⁵⁷ Berekend over de equipagegrootboekrekeningen, zonder de boekwaarde van het schip.

⁵⁸ NL-MdbZA, MCC 20, vergadering 19 februari 1760 (scan 213). Zie voor de richtlijn MCC 118, ‘Lijst waar na de victualie voor de Commercie Compagnies scheepen nu en vervolgens moet werden gereguleerd’ (scan 246 e.v.)

aten. Per persoon kregen zij wekelijks onder andere 2,75 tot 3 pond brood, 1,5 kan gort en erwten, 1 pond spek en 2 pond ander vlees. Bij vertrek kregen de zeelieden bovendien 2 kazen per persoon voor de hele reis (officieren kregen 3 kazen). In de kajuit waren voor de officieren ook wat luxere waren aanwezig, zoals koffiebonen, diverse soorten wijn, pruimen, krenten en boter.

Als producenten van scheepsbrood waren stedelijke broodbakkers belangrijke leveranciers van etenswaren. Zij leverden voor slavenreizen aanzienlijke hoeveelheden brood, zoals blijkt uit de stukken voor een uitreiding van het MCC-fregat *Nieuwe Hoop* in 1770. Deze uitreiding was in meerdere opzichten gemiddeld. Het aantal bemanningsleden waarvoor etenswaren werd ingekocht was 36 en de geplande reisduur was 18 maanden.⁵⁹ Voor deze reis schatten de directeuren van de compagnie in dat er zo'n 7.700 pond brood benodigd was, wat in grote lijnen overeenkwam met de eerder genoemde MCC-richtlijn. De levering van dit brood door 12 bakkers kostte de compagnie in totaal rond de *f* 700, alsmede een accijns voor het gebruik van de Middelburgse waag.⁶⁰ In het derde kwart van de achttiende eeuw kostte brood tussen de *f* 7 en *f* 10 per 100 pond. Na 1775 daalde de broodprijs tijdelijk en in de daaropvolgende jaren betaalden de directeuren *f* 5 tot *f* 8 voor een zelfde hoeveelheid. Opvallend is dat de MCC de levering van brood meestal spreidde over een wisselende groep van 8 tot 12 verschillende bakkers. Dit had waarschijnlijk te maken met het feit dat de compagnie volgens haar eigen reglementen gebruik moest maken van de diensten van zoveel mogelijk aandeelhouder-leveranciers. Rond 1780 werd deze praktijk losgelaten, want men ging over tot het betrekken van brood bij één leverancier per slavenreis. De reden hiervoor is onduidelijk, want er waren nog steeds genoeg bakkers in de stad gevestigd. In 1790 waren er zo'n 80 broodbakkers actief in Middelburg en in 1797 werd een aantal van 127 bakkers geteld, maar dat was inclusief bakkersknechten.⁶¹ Hoeveel er eerder in de achttiende eeuw gevestigd waren, is niet bekend. Het lijkt echter geen onredelijke schatting om te stellen dat een kwart van de bakkers in de stad leverde aan slavenschepen. Voor Vlissingen was dit aandeel mogelijk nog hoger.

⁵⁹ Zie voor de volledige victualielijst voor dit schip MCC 847.1, Victualielielijst (scan 157 e.v.).

⁶⁰ NL-MdbZA, MCC 847.1, Impost waaggeld, 27 maart 1770 (scan 87). Voor het verplichte gebruik van de stadswaag werd waaggeld geheven, zowel ten behoeve van de stad als ten behoeve van het land. Dit was door de gebruiker te betalen aan de pachter van de waag, in 1770 de weduwe Jacobus der Kinderen. Het totaaltarief voor brood bedroeg in deze periode 5 groten (12,5 cent in guldens) per 100 pond. Overigens stond de waag in de buurt van het hoofdkantoor van de MCC (het Commercie Huis) en was deze compagnie in 1723-1724 zelf pachter van de waag. Zie NL-MdbZA, MCC 1766, rekening van 's lands balans, gepagt door de Commercie Compagnie (...) (scan 1 e.v.).

⁶¹ NL-HaNA, 1.04.02 (VOC), inv. nr. 11370, Lijst van alle de broodbakkers binnen Middelburg onder dato 25 maart 1790. Enkele namen op de lijst zijn doorgehaald, anderen zijn bijgevoegd. Dit kwam omdat de lijst in 1793 werd herzien. Interessant is dat de lijst ook de straatnaam vermeldt waar de bakkers gevestigd waren. Voor het aantal in 1787, zie Brusse, *Gevalen stad*, 83.

Uit de administratie van de MCC blijkt dat er een keur aan andere etenswaren aanwezig was op slavenschepen, variërend van Edammer stokvis tot meikazen en van Ierse boter tot grauwe erwten. De MCC organiseerde iedere (slaven)reis een openbare aanbesteding voor victualiën.⁶² Leveranciers van deze producten importeerden deze meestal van buiten Walcheren.

De proviandering van slavenschepen had niet alleen impact op de stedelijke economie, maar ook op de landbouw. Uiteraard leverde die sector de voor het brood benodigde tarwe, maar ook andere producten kwamen van het platteland. De kostbaarste mondkost die handelskantoren voor hun slavenschepen kochten was vlees. Voor een groot gedeelte ging het om ossenvlees, een product dat lokale beenhouwers in Middelburg en Vlissingen leverden. De daarvoor geslachte ossen werden vrijwel zonder uitzondering geweid en vetgemest op het Zeeuwse platteland. De Staten van Zeeland legden ter bescherming van de provinciale economie beperkingen op aan de invoer van ossen van buiten het gewest.⁶³ De MCC bestelde alleen in uitzonderingsgevallen niet-Zeeuws ossenvlees. In 1771 waren er bijvoorbeeld door de runderpest te weinig ossen beschikbaar. Men wilde in eerste instantie proberen ossenvlees uit Tholen te betrekken, maar toen dat mislukte verzocht en kreeg men toestemming om ossen uit de Oostenrijkse Nederlanden te halen.⁶⁴ Onder normale omstandigheden waren de meeste ossen die voor slavenschepen werden geslacht waarschijnlijk afkomstig van Walcherse vetweiderijen. De landbouw op het eiland was minder grootschalig dan op andere Zeeuwse eilanden en op Walcheren was veel weidegrond.⁶⁵

De Walcherse scheepvaartsector was een belangrijke afnemer van ossenvlees en het is geen verrassing dat de VOC een grote afnemer was. Deze Compagnie had haar eigen slachthuis in Middelburg, waar rond 1730 zo'n zeshonderd ossen per jaar werden geslacht. Dit aantal liep terug tot ongeveer driehonderd per jaar in de jaren zeventig en tweehonderd rond 1780, terwijl het aantal geslachte ossen na de Vierde Engelse Oorlog weer licht steeg.⁶⁶ De handelskantoren in de slavenhandel waren in de tweede helft van de achttiende eeuw echter ook belangrijke afnemers van ossenvlees. Voor de eerdergenoemde 'gemiddelde' uitreiding van de *Nieuwe Hoop* scheepten de MCC-directeuren 5.616 pond ossenvlees in met een waarde van meer dan *f* 1.000. De MCC bestelde in deze periode jaarlijks ossenvlees bij het lokale beenhouwersgilde. Het vlees

⁶² Zie bijvoorbeeld voor een aanbesteding uit 1766 voor de tweede equipage van de *Haast U Langzaam*, NL-MdbZA, MCC 146, Aanbesteding van victualie, 9 september 1766 (scan 47).

⁶³ P. R. Priester, *Geschiedenis van de Zeeuwse landbouw, circa 1600-1910* (Houten 1998), 249.

⁶⁴ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 12 november 1771 (scan 229). *Ibid*, vergadering 26 november 1771 (scan 230).

⁶⁵ Collectie Paesie, Memorie 1767. Dit is een korte memorie over de productie van de Walcherse landbouw.

⁶⁶ Priester, *Zeeuwse landbouw*, 249-250.

voor de *Nieuwe Hoop* in 1770 was afkomstig uit een in 1769 bestelde partij van 19.146 pond vlees, waarvoor 30 ossen waren geslacht.⁶⁷ De hoeveelheid vlees die een geslachte os opleverde was sterk afhankelijk van verschillende factoren, maar waarschijnlijk werden er voor iedere ‘gemiddelde’ uitreiding van een slavenschip 8 à 9 ossen geslacht. Dat zou betekenen dat er voor de Walcherse slavenhandel tussen 1760 tot 1775 jaarlijks 110 tot 140 ossen werden geslacht. Met het teruglopen van het aantal slavenreizen in de tweede helft van de jaren zeventig, zal ook het aantal voor de slavenhandel geslachte ossen zijn gedaald tot hooguit enkele tientallen in de eerste helft van de jaren negentig.

Ossenvlees was niet het enige vleesproduct dat handelskantoren kochten voor hun slavenreizen, maar waarschijnlijk wel het product met de grootste impact op de regionale vetweiderijen. Een ander belangrijke vleesproduct was spek, dat ook altijd in grote hoeveelheden aanwezig was op schepen van de MCC. Uit de facturen in het compagniesarchief blijkt echter dat veel van het spek afkomstig was van buiten Zeeland. Het ging bijvoorbeeld om Gelders spek, of zelfs spek dat afkomstig was uit het buitenland. In 1770 klopte de compagnie aan bij David & John Gregory, een Veers handelskantoor met Schotse wortels. Daar bestelden de directeuren elf vaten “Aberdeens spek”.⁶⁸

Victualie voor de slaven

Er was nog een belangrijke reden waarom de Walcherse slavenhandel een impact had op de landbouw. Lokale leveranciers voorzagen slavenschepen niet alleen van etenswaren voor de bemanning, maar ook voor de in te kopen slaven.⁶⁹ Het grootste deel van de etenswaren voor de slaven, werd door handelskantoren in Zeeland ingekocht.⁷⁰ De hoofdmaaltijd voor diegenen die als slaaf aan boord van Walcherse schepen zaten, bestond uit een pap van paardenbonen of gort. Af en toe werd in deze pap een hoeveelheid vlees gedaan. Kapiteins in de Walcherse slavenhandel kochten slechts sporadisch voedsel in West-Afrika, zoals gierst, rijst, yammen en bananen. MCC-

⁶⁷ NL-MdbZA, MCC 144.2, factuur van Nicolaas van Meeten voor vlees geleverd tussen 31 oktober en 2 november 1769 (scan 271). De totale waarde van het vlees (zonder korting) was f 2.872.

⁶⁸ NL-MdbZA, MCC 144.2, factuur David & John Gregorie te Veere, 22 augustus 1770 (scan 273). Kapitein Jan Wilton van de *Nieuwe Hoop* klaagde in 1771 over de kwaliteit van Gelders spek, waarna de directeuren zich voornamen al de spek die de MCC voor 1771 en 1772 nodig had (8.000 pond) te laten bestaan uit Aberdeens spek. MCC 21, vergadering 10 september 1771 (scan 225).

⁶⁹ In de boekhouding van de MCC werd de ingekochte victualie voor de slaven niet gerekend onder de provianderingskosten. In plaats daarvan ging het om ‘onkosten voor de cargazoenen’. Het laat eens te meer zien dat men de slaven zag als lading. In dit geval lading die eten nodig had, wat voor onkosten zorgde.

⁷⁰ Angus Dalrymple-Smith en Ewout Frankema, ‘Slave Ship Provisioning in the Long 18th Century. A Boost to West-African Commercial Agriculture?’, in: *European Review of Economic History* 21/2 (mei 2017), 185-235, 195. Nederlandse, Franse en Deense slavenschepen namen het grootste deel van de etenswaren voor slaven mee vanuit Europa, in tegenstelling tot de standaardpraktijk van Engelse slavenhandelaren.

kapitein Jan Wilton kocht in 1773 bij Kaap Lahoe zoveel mogelijk yammen en bananen, maar alleen omdat zijn verblijf op de kust langer duurde dan gepland en “om mijn gort en boenen te verlengen”.⁷¹ Het bepalen van de hoeveelheid benodigde paardenbonen en gort die slavenschepen was lastig, omdat de slaven niet allemaal tegelijk aan boord kwamen in West-Afrika. De MCC gaf een kapitein die de opdracht kreeg rond de 300 slaven te kopen ongeveer 216 zakken gort en 280 zakken bonen mee.⁷²

Zeeuwse boeren verbouwden volop paardenbonen (in kleinere variant ook wel rijsselaars genoemd) en voor de gort benodigde gerst. Ook op Walcheren was hiervoor voldoende landbouwgrond beschikbaar.⁷³ In 1768 stelden enkele Amsterdamse kooplieden een lijst op met producten die naar de West-Indische koloniën verzonden werden, met bijvoeging waar deze vandaan kwamen. Volgens deze lijst excelleerde Zeeland in consumptiewaren als erwten, bonen en gerst.⁷⁴ Veel van de landbouwproducten kwamen in Middelburg ter markt, waar de prijzen van paardenbonen en gerst net iets onder het prijsniveau op de Amsterdamse beurs lagen (zie figuren 4-1 en 4-2). Zoals uit het simultane prijsverloop blijkt was de Nederlandse markt zeer geïntegreerd en lagen de prijzen dicht bij elkaar, maar de sterke Zeeuwse landbouwsector leverde beide producten in Middelburg vaak goedkoper dan in Amsterdam. Voor Zeeuwse slavenhandelaren betekende dit een klein concurrentievoordeel. Over het algemeen deden zich geen enorme prijsschommelingen en het aantal uitredingen ten slavenhandel had geen grote invloed op de prijzen van bonen en gort. In 1772 stegen de prijzen voor beide producten echter fors, maar dat was veroorzaakt door misoogsten.⁷⁵

⁷¹ NL-MdbZA, MCC 818, brief Jan Wilton aan directeuren MCC, 19 februari 1773 (scan 157). Vergelijk de mening van scheepsarts Gallandat: "Het is ook zeer nuttig, dat een bevelhebber, wanneer hij zig met een slavenschip op de kusten van Africa bevindt, voor de slaven verversing koopt, als milhio, yams, potatos, pisang, en vooral limoenen, zoo om ze langzamerhand aan de paardeboonen en sloopsgort te doen gewennen, alsom het scheurbuik en andere kwalen voor te komen (...)". Gallandat, 'Noodige onderrichtingen', 448.

⁷² NL-MdbZA, MCC 118, victualielijst 1767 (scan 255). In 1787 werden deze standaardhoeveelheden voor schepen van 90 voet verhoogd naar 260 zakken gort en 320 zakken bonen. MCC 22, vergadering 28 augustus 1787 (scan 234).

⁷³ In Zeeuws-Vlaanderen, waar de landbouw zeer belangrijk was, werd in de tweede helft van de achttiende eeuw zo'n 30 procent van het bouwland bezaaid met bonen en zo'n 16 procent met gerst. P.J. van Cuyningen, *Behoudend maar buigzaam. Boeren in West-Zeeuws-Vlaanderen, 1650-1850* (Wageningen 2000), 131.

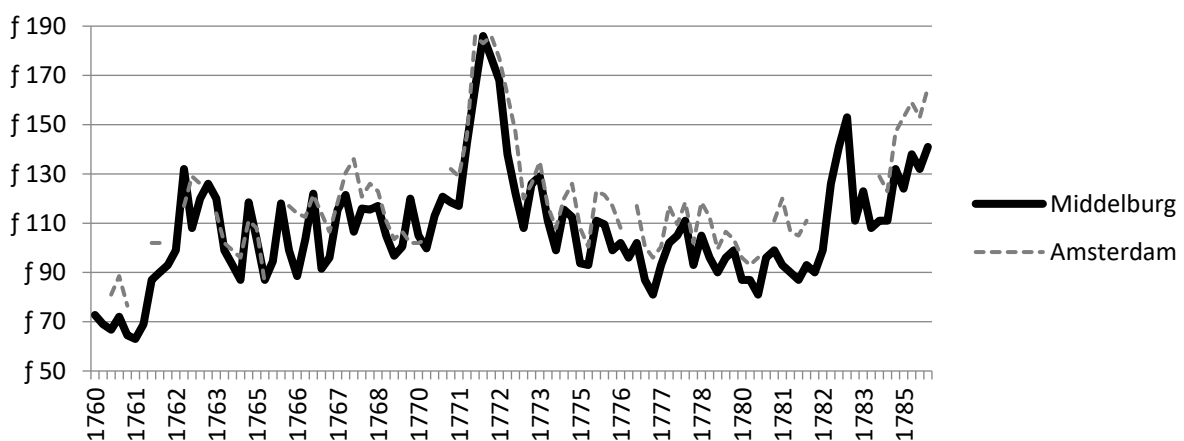
⁷⁴ NL-HaNA, VWIS 1171, Memorie of lyst ter aantooninge welke fabriquen en producten uit ieder provincie van onsen staat getrokken worden (...), 1768 (scan 221).

⁷⁵ Dat leidde bij gortleveranciers tot problemen. De Middelburgse Huib de Bruine (Hubertus de Bruyn) had bijvoorbeeld in 1772 een opdracht tot gortlevering bij de MCC aangenomen, maar kort daarna stegen de prijzen van gerst sterk. Hij verzocht en kreeg van de directeuren een schelling extra per te leveren zak gort. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 28 juli 1772 (scan 245).

De MCC kocht de paardenbonen in Middelburg en liet ze daarna drogen en licht ontkiemen. De bonen bleven in principe lang goed, maar de kwaliteit was niet altijd om over naar huis te schrijven. Of beter gezegd: soms was de kwaliteit zo slecht dat er juist wél over naar huis werd geschreven. MCC-kapitein David Mulders beklaagde zich in 1763 over bedroefd slechte bonen, die zelfs leidden tot sterfgevallen onder Afrikanen in zijn schip. De bonen waren hard “(...) en soodra hadden de slaven de boonen niet in het lijf of zij waren aan het overgeven en pijn in het lijf en daar naar aan den afgank”.⁷⁶ Of dat veel vaker voorkwam is niet zeker, maar in 1777 besloten de directeuren extra gort mee te geven aan het schip *Zorg*, ten koste van de hoeveelheid paardenbonen, “vermits zulx veel beter voor de slaven geoordeelt word”.⁷⁷

Gort is gepelde gerst die werd geleverd door pelmolens. Zowel in Middelburg als in Vlissingen stonden pelmolens. De MCC kocht de benodigde gort in via openbare aanbestedingen. Men deed vaak zaken met Hubertus de Bruyn, die veel (in sommige jaren zelfs alle) Middelburgse molens gepacht had.⁷⁸ Een andere leverancier van gort was Hendrik van Niekerk, die boekhouder was van een sociëteit van pelmolens. Deze sociëteit bezat onder andere een molen op het Zeeuwse eiland Tholen.⁷⁹ Niet alle gort was dus afkomstig van Walcheren.

Figuur 4-1: Prijzen van paardenbonen in Middelburg en Amsterdam



Bronnen: *Middelburgsche Courant*, relevante jaren. Posthumus, *Nederlandsche Prijsgeschiedenis*, 38-39. De prijzen zijn weergegeven in guldens per last. De inhoud van 1 Middelburgse last week licht af van 1 Amsterdamse last, waarbij de Middelburgse iets minder zou bevatten. Deze afwijking kan het prijsverschil echter niet verklaren.

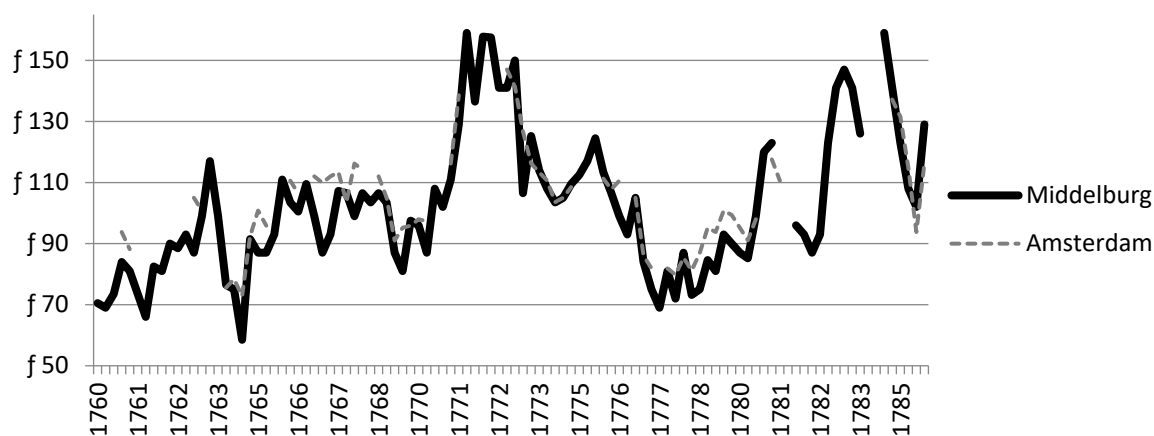
⁷⁶ NL-MdbZA, MCC 818, brief David Mulders aan directeuren, 31 mei 1763 (scan 8).

⁷⁷ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 9 september 1777 (scan 77).

⁷⁸ E. van Wijk, *Molens in Middelburg. Geschiedenis der plaatselijke molens in de loop der eeuwen* (Alphen aan den Rijn 1985), 97.

⁷⁹ NL-MdbZA, MCC 836.2, factuur Hendrik van Niekerk, “als boekhouder van d’sociëteitjspelmoole a Thoolen”, 216 zakken gort geleverd van 6 december tot 22 december 1766 (scan 108).

Figuur 4-2: Prijzen van gerst in Middelburg en Amsterdam



Bronnen: *Middelburgsche Courant*, relevante jaren. Posthumus, *Nederlandsche Prijsgeschiedenis*, 27-28. De prijzen zijn weergegeven in guldens per last, zie ook het bijschrift bij figuur 4-1.

4.3 Financiële dienstverlening aan slavenschepen

De financiële dienstverlening in achttiende-eeuws Nederland stond op een hoog niveau. In eerdere hoofdstukken zijn enkele aspecten van de kapitaalmarkt al aan de orde gekomen. Een belangrijke instelling die de Walcherse slavenhandelaren ondersteunde, was de Middelburgse Wisselbank. Daarnaast maakten slavenhandelaren volop gebruik van zeeverzekeringen. In het archief van de MCC zijn vrijwel alle polissen bewaard gebleven van verzekeringen van slavenreizen van de compagnie. Deze rijke informatiebron biedt de mogelijkheid om niet alleen de assuradeurs te onderzoeken, maar ook ontwikkelingen in de polisvoorwaarden. Ook sta ik in deze paragraaf stil bij de relatie tussen avarij grosse en de slavenhandel.

Wisselbank van Middelburg

Als Zeeuwse hoofdstad was Middelburg het provinciale centrum van zeehandel. Een stedelijke instelling die dit faciliteerde was de in 1616 opgerichte Wisselbank. Over deze bank is weinig bekend, maar de instelling speelde een belangrijke rol in het lokale betalingsverkeer.⁸⁰ Die rol werd nog eens versterkt doordat de Middelburgse

⁸⁰ Zie over de Wisselbank van Middelburg J.G. van Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis der Wisselbanken (Amsterdam, Middelburg, Delft, Rotterdam). Tweede stuk* (Den Haag 1925), 991-1304. Willem Cornelis Mees, *Proeve eener geschiedenis van het bankwezen in Nederland gedurende den tijd der Republiek* (Rotterdam 1838), 223-243. Willem van den Broeke, 'Stedelijke bedrijvigheid', in: Jeanine Dekker e.a. (red.), *Middelburg. Gezicht van de stad* (Vlissingen 2017), 115-142, 130-131.

Wisselbank – in tegenstelling tot de Amsterdamse – rekeningen in courantgeld aanbod. De invloed van de bank op het internationale betalingsverkeer bleef beperkt, doordat de Wisselbank van Amsterdam op dat terrein dominant was. Weliswaar moesten Middelburgse kooplieden alle buitenlandse wisselbrieven met een waarde van *f* 300 of meer via de Wisselbank betalen of ontvangen, maar vaak moesten zij voor internationale betalingen gebruikmaken van Amsterdamse correspondenten.⁸¹ Het is daarom geen verrassing dat het totale saldo van alle tegoeden op de Middelburgse bank in de tweede helft van de achttiende eeuw slechts 2 tot 4 procent van het saldo van alle tegoeden van de Amsterdamse Wisselbank bedroeg.⁸²

Ondanks de beperkte rol in het internationale betalingsverkeer, speelde de Middelburgse Wisselbank een cruciale rol voor Walcherse slavenhandelaren. Ten eerste doordat deze bank geen zuivere depositobank was, maar ook kortlopende leningen verstrekke. De MCC heeft daarvan in ieder geval gebruikgemaakt om slavenhandelsactiviteiten te financieren.⁸³ Bovendien leverde de Wisselbank de benodigde liquide middelen om de vele lokale toeleveranciers te kunnen betalen. De directeuren van de MCC hielden bij de bank een rekening in courantgeld aan.⁸⁴ Betalingen voor onder andere verkochte wisselbrieven of geveilde plantageproducten van MCC-schepen werden door de commissarissen van de Wisselbank gecrediteerd op de rekening van de compagnie. Met grote regelmaat nam de kassier van de MCC contant geld op bij de bank. Deze contanten werden dan overgebracht naar het hoofdkantoor van de compagnie en gebruikt om lokale (kleine) leveranciers te betalen.⁸⁵ Andere Walcherse kantoren in de slavenhandel kenden waarschijnlijk een vergelijkbare praktijk. Op deze manier vervulde de Wisselbank een cruciale rol in de circulatie van geld dat verdiend was met de verkoop van slaven.

⁸¹ Vreede, *Mr. Laurens Pieter van de Spiegel*, 245.

⁸² Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis der Wisselbanken II*, 965-966, 1301-1302.

⁸³ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 24 oktober 1769 (scan 185). Kortlopende leningen waren destijds bij particulieren af te sluiten tegen 3,5 procent rente op jaarbasis, de commissarissen van de Wisselbank vroegen een half procent meer. Een lening van *f* 60.000 van de Wisselbank aan de MCC was vrij aflosbaar. Zie ook MCC 1636, journaalpost 15 november 1769 (scan 31).

⁸⁴ De Middelburgse Wisselbank bood ook rekeningen in zwaar bankgeld aan. Daarbij werd rekening gehouden met een agio, aangezien bankgeld (doorgaans) meer waard was dan courantgeld. De wissels die de MCC uit West-Indië ontving waren meestal gesteld in courantgeld.

⁸⁵ Dit is duidelijk te zien in de driemaandelijke kasboeken van de MCC uit de tweede helft van de achttiende eeuw, NL-MdbZA, MCC 1676-1681. Ook als er een dividenduitkering plaatsvond moest de kassier over voldoende penningen beschikken.

Slavenhandel en Walcherse zeeverzekeringen

Uitredingen ten slavenhandel waren kostbaar en risicovoller dan veel andere vormen van vroegmoderne koophandel.⁸⁶ Investeerders konden het risico gedeeltelijk afdekken door parten in verschillende slavenschepen te nemen. Daarnaast was het mogelijk om verzekeringen af te sluiten voor slavenreizen, zowel voor het schip zelf als voor de (menselijke) lading. Zeeverzekeringen werden in Nederland al sinds de zestiende eeuw aangeboden. De juridische grondslagen voor de Nederlandse verzekeringsmarkt verschilden per stad. Het Middelburgse stadsbestuur kwam in 1600 – in navolging van Amsterdam – met een *ordonnantie op 't stuk van de assurantiën*. Daarin werd onder meer de oprichting van een stedelijke Kamer van Assurantie bepaald, die bij conflicten recht moest spreken. In Vlissingen zag een soortgelijke ordonnantie in 1661 het licht.⁸⁷

Voor slavenhandelaren en hun investeerders was het afsluiten van verzekeringen voor slavenreizen vrijwel zeker de standaardpraktijk. Uit overgeleverde afrekeningen van enkele scheepsparten in slavenreizen blijkt dat Jan de Zitter & Zonen, Adriaan Kroef en De Bruijn & De Smit de gehele cascowaarde van het schip, alsmede de totale waarde van de uitgaande handelslading verzekerden.⁸⁸ De MCC financierde slavenreizen met eigen geld en kon het zich veroorloven ook zelf een deel van het risico te dragen. De directeuren mochten volgens het reglement van de compagnie zelf bepalen hoeveel verzekering zij raadzaam achtten.⁸⁹ Tussen 1758 en 1774 kozen zij er voor slechts 40 procent van de waarde van schip en uitgaande lading te verzekeren. Door liquiditeitsproblemen en toenemende oorlogsdreiging met Engeland schroefden zij dat percentage in de tweede helft van de jaren zeventig op naar 50 procent. Na afloop van de Vierde Engelse Oorlog in 1784 verzekerden de directeuren zelfs 90 tot 100 procent van hun uitredingen, waarschijnlijk in verband met de beroerde financiële positie van de MCC in die periode.⁹⁰

Om verzekeringen af te sluiten, moesten slavenhandelaren contact opnemen met gespecialiseerde makelaars die bemiddelden tussen verzekeringsvragers en

⁸⁶ Zie voor een argument dat slavenhandelsreizen riskanter waren dan bijvoorbeeld West-Indische retourvaart, Sheryllynne Haggerty, 'Risk and risk management in the Liverpool slave trade', in: *Business History* 51/6 (2009), 817-834, vooral 819-823. Zie ook Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England*, 253-264.

⁸⁷ M. Th. Goudsmit, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeerecht* (Den Haag 1882), 465.

⁸⁸ Volgens de Middelburgse ordonnantie uit 1600 moesten verzekeraars zelf minstens 10 procent van het risico dragen om fraude te voorkomen (artikel III). Per *ampliatie* (uitbreiding) van 6 maart 1719 hief het stadsbestuur die beperking echter op. Vergelijk Go, *Marine Insurance*, 173. Zie voor de bedoelde afrekeningen NL-UtHUA, De Beaufort 317 (Jan de Zitter & Zonen, *Maria Magdalena*), NL-MdbZA, Radermacher 6, o.a. jaartalpost 19 juni 1772 en 8 februari 1774 (Adriaan Kroef, *De Jonge Ruijter*), 5 februari 1772 (De Brijn & De Smit, *Avontuur*).

⁸⁹ NL-MdbZA, MCC 50.2, *Reglement voor de Commercie Compagnie*, artikel XV (scan 6).

⁹⁰ Zie NL-MdbZA, MCC 1696-1700, rekeningen van reëel kapitaal en assurantie over de verschillende jaren.

verzekeraars. Deze makelaars waren (financiële) dienstverleners in ruime zin en de makelaardij was zowel in Middelburg als Vlissingen een gereguleerde professie. Het Middelburgse makelaarsgilde bestond in de achttiende eeuw uit 24 personen en de courtage die zij voor hun werkzaamheden ontvingen was per ordonnantie vastgelegd.⁹¹ Voor bemiddeling bij scheepsverzekeringen kregen zij *f* 0,90 voor iedere *f* 600 verzekerde waarde (0,15 procent van de verzekerde som).⁹² De MCC maakte in de tweede helft van de achttiende eeuw gebruik van ruim vijftien verschillende makelaars, waarschijnlijk personen die zich specialiseerden in scheepsverzekeringen en/of West-Indische zaken. Aan alle slavenreizen van de compagnie verdienden zij in totaal ruim *f* 3.000 aan courtage over de periode 1756 tot en met 1795.⁹³ Van slavenreizen alleen konden zij ongetwijfeld niet rondkomen in deze periode. Overigens waren slavenhandelaren waarschijnlijk wel belangrijke klanten van lokale makelaars. Ook de VOC organiseerde in deze periode kostbare uitredingen, maar deze Compagnie droeg hierover zelf het risico en sloot geen particuliere verzekeringen af.

De makelaars stelden de verzekeringspolissen op en verbonden de verzekeringsvragers met assuradeurs. Dit waren meestal vermogende Walcherse particulieren.⁹⁴ Per reis waren er meerdere assuradeurs en voor slavenreizen van de MCC zijn alle assuradeurs bekend.⁹⁵ Wie intekenden op de polissen die de compagnie afsloot verschilde per keer, maar een aantal namen komt vaak terug.⁹⁶ In de jaren zestig en zeventig tekende Jacob Frederik Lantsheer regelmatig voor grote bedragen in op MCC-polissen. Vrijwel zeker gaat het om de neef van MCC-directeur Jacob Lantsheer (directeur 1749-1776).⁹⁷ Directeuren van de compagnie schreven zelf ook wel eens in op

⁹¹ *Nadere ordonnantie op het loon van de makelaars* (Middelburg 1734).

⁹² *Ibid*, artikel I. De feitelijk vastgestelde courtage bedroeg 3 schellingen (18 stuivers) per 100 Vlaamse pond (*f* 600). Deze courtage was in de zeventiende eeuw vastgesteld in en werd in de jaren negentig van de achttiende eeuw nog toegepast. De courtage voor makelaars in Amsterdam en Rotterdam was hoger. Johannes Petrus Vergouwen, *De geschiedenis van de makelaardij hier te lande tot 1813* (Den Haag 1945), 92.

⁹³ Alle MCC-slavenscheppen tussen 1756 en 1795 werden in totaal voor *f* 1.417.095 casco verzekerd, waarvan in Middelburg *f* 597.330 en de rest vooral in Amsterdam. Voor de ladingen gaat het om *f* 2.399.502, waarvan *f* 1.423.272 in Middelburg.

⁹⁴ Middelburgse makelaars zochten zowel in Middelburg als in Vlissingen naar assuradeurs. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 20 januari 1761 (scan 5).

⁹⁵ De directeuren van de MCC hadden liever dat meerdere assuradeurs intekenden op een polis, aangezien dat het risico op wanbetaling verkleinde. NL-MdbZA, MCC 96, brief directeuren aan Sappius & Dibbetz te Amsterdam, 13 februari 1756 (scan 203). Joannes van der Linden, *Regtsgeleerd, practicaal en koopmans handboek (...)* (Amsterdam 1806), 513.

⁹⁶ Volgens Spooner wijst de wisselende samenstelling van de groep verzekeraars op de te beperkte lokale kapitaalbasis om alle risico's af te dekken. Frank C. Spooner, *Risks at Sea. Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780* (Cambridge 1983), 153.

⁹⁷ Een akte uit 1746, toen Jacob Frederik student was aan de Leidse Universiteit, noemt zijn oom Jacob, "equipagem: van de Oost Ind:Comp:". Jacob Lantsheer was later als MCC-directeur ook verantwoordelijk voor het organiseren van de uitredingen. NL-LdnRAL (Erfgoed Leiden), 506 (Notarissen ter standplaats Leiden), inv. nr. 1982, minuten van notaris Pieter Hubertus Pietersz, 1746 (scan 379).

polissen voor MCC-slavenreizen. Jan Joseph Negré (directeur 1777-1790) en Leendert Bomme (directeur 1773-1788) traden bijvoorbeeld vaak op als verzekeraar, ook al voordat zij tot directeur werden verkozen. Een prominente Vlissinger die MCC-slavenschepen verzekerde was Benjamin Cateau, raad in de vroedschap en houthandelaar.⁹⁸ De belangrijkste Walcherse verzekeraar was echter geen privépersoon, maar de Assurantie Compagnie van Middelburg (ACM). Net als de MCC was dit een organisatie met een in aandelen verdeeld kapitaal, eveneens opgericht in 1720.⁹⁹ In datzelfde jaar namen ook Vlissingers het initiatief voor een Assurantie Compagnie, maar de Vlissingse compagnie werd in 1733 opgedoekt.¹⁰⁰ De ACM bleef tot het einde van de achttiende eeuw bestaan. In het reglement van de MCC was expliciet opgenomen dat de ACM als verzekeraar de voorkeur genoot, mits ze dezelfde premie aanbood als concurrenten.¹⁰¹ Door de Middelburgse verzekeringscompagnie konden minder kapitaalkrachtige lieden ook profiteren van investeringen in zeeverzekeringen, net zoals zij dankzij de MCC konden investeren in slavenreizen.

De vraag naar zeeverzekeringen op Walcheren oversteeg het lokale aanbod. Op het eiland waren niet genoeg assuradeurs beschikbaar om alle risico's van slavenreizen af te dekken. De MCC schakelde daarom ook Amsterdamse en Rotterdamse makelaars in. Voor cascoverzekeringen kon de compagnie 42 procent van de verzekerde waarde tussen 1755 en 1794 in Middelburg uitzetten, voor cargazoenverzekeringen 59 procent. Het grootste deel van de overige waarde lieten de directeuren in Amsterdam verzekeren, de belangrijkste verzekeringsmarkt van Nederland.¹⁰² Vanaf eind jaren tachtig gebruikte de MCC ook Londense verzekeraars. Ook andere kantoren verzekerden slavenschepen toen gedeeltelijk in Londen, waaronder Johannes Louijssen & Zoon.¹⁰³

Premies voor zeeverzekeringen

De hoogte van de premies voor zeeverzekeringen was een afspiegeling van het risico dat de assuradeurs liepen. Twee belangrijke variabelen in dat verband waren (dreigende) oorlog en de polisvoorwaarden. De gemiddelde premies die de MCC-directeuren betaalden voor 91 slavenreizen van de compagnie tussen 1755 en 1794 laten de effecten

⁹⁸ Nagtglas, *Levensberigten van Zeeuwen*, deel 1, 108-109. Niet te verwarren met de François Adriaan van Rosevelt Cateau (geen familie), die met compagnon Rietveld tussen 1787 en 1792 in totaal 5 slavenreizen organiseerde. TSTD.

⁹⁹ Een directeurspositie bij de MCC was onverenigbaar met eenzelfde functie bij de ACM. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 29 november 1770 (scan 210).

¹⁰⁰ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 159.

¹⁰¹ NL-MdbZA, MCC 50.2, *Reglement voor de Commerce Compagnie*, artikel XV (scan 6).

¹⁰² Tussen 1756 en 1795 verzekerden de directeuren 40 procent van de cascowaarde en 27 procent van de cargazoenwaarde in Amsterdam. De rest verzekerde men voornamelijk in Rotterdam.

¹⁰³ NL-UtHUA, De Beaufort 318, rekening van 't Goede Voornemen, 26 augustus 1791.

van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) en de toenemende Europese spanningen in de jaren negentig duidelijk zien (tabel 4-4). In de tweede helft van de jaren zeventig werden cargazoeverzekeringen duurder, omdat Engelsen in die periode regelmatig ‘contrabande’ goederen van Nederlandse schepen confisqueerden.¹⁰⁴ De Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) is niet af te lezen uit de tabel, omdat de MCC tijdens het hoogtepunt van die oorlog geen schepen uitreedde. Uit de dataset blijkt dat het seizoen waarin schepen Walcheren verlieten geen invloed had op de in rekening gebrachte premie.

Tabel 4-4: Gemiddelde premiepercentages verzekeringen slavenschepen

Vertrekjaar	Middelburg		Amsterdam		Rotterdam	
	Casco	Cargazoën	Casco	Cargazoën	Casco	Cargazoën
1755-1759	11%	8%	11%	7%	-	-
1760-1764	10%	6%	10%	6%	-	-
1765-1769	9%	6%	9%	6%	-	-
1770-1774	9%	6%	9%	6%	9%	6%
1775-1779	8%	7%	8%	7%	9%	9%
1780-1784	8%	8%	8%	8%	8%	8%
1785-1789	8%	8%	8%	8%	8%	8%
1790-1794	9%	9%	10%	10%	10%	10%

Bron: MCC 1712.2-1714.1, rekeningen van reëel kapitaal en assurantie over de verschillende jaren. Het betreft gegevens van alle 91 MCC-slavenreizen in deze periode.

Opvallend is het verschil in premie voor cascoverzekeringen en cargazoeverzekeringen tot halverwege de jaren zeventig. De oorsprong voor dit verschil lag in de polisvoorwaarden voor de verschillende verzekeringen. De directeuren verzekerden het cargazoën (inclusief slaven) voor het traject via West-Afrika naar West-Indië. Voor een eventuele thuisvracht sloten zij een aparte verzekering af. De cascoverzekering sloten de directeuren echter af voor de hele reis van vertrek uit Middelburg tot thuiskomst in de stad. De verzekeraars liepen dus risico over een langere periode. Enkele andere kantoren sloten de cascoverzekering alleen af voor het traject tot in West-Indië en verzekerden de terugreis apart, in welk geval de premies voor beide verzekeringen niet verschilden.¹⁰⁵ Omdat cascoverzekeringen voor de hele reis vanwege de oorlogsdreiging in 1777 niet meer te krijgen waren, verzekerde ook de MCC vanaf dat jaar hun schepen

¹⁰⁴ Vergelijk NL-MdbZA, MCC 100, brief aan F&A: Dubbeldemuts te Rotterdam, 29 april 1777 (scan 195). Engelsen waren vooral op zoek naar wapens en buskruit. Het MCC-schip *Watergeus* werd in 1777 aangehouden in het Caribisch gebied, net als de *Hoop* van Snouck Hurgronje & Louijssen. Dit leverde in beide gevallen kostbare vertraging op. Ibid, MCC 22, vergadering 26 augustus 1777 (scan 75).

¹⁰⁵ Dit blijkt uit de eerdergenoemde afschriften van parten. Zie noot 80.

tot aankomst in een West-Indische kolonie.¹⁰⁶ De compagnie moest het casco voor de terugreis dan apart verzekeren.¹⁰⁷

De wijziging in de looptijd van de cascoverzekering pakte kostbaar uit voor de MCC. In 1781 werden zeven MCC-schepen veroverd door de Engelsen, inclusief drie waarvan de kapiteins de slaven al ontscheept hadden in West-Indië. De verzekeraars betaalden niets uit voor die schepen, want de cascoverzekering was volgens de polisvoorwaarden beëindigd zodra “de laatste slaaf of slavin aan de wal zal zijn gebracht” in de West-Indische kolonie.¹⁰⁸ Mogelijk bracht die formulering slavenhandelaren op frauduleuze ideeën, want sommige kapiteins hielden in het vervolg na aankomst in West-Indië een aantal slaven zo lang mogelijk aan boord om dekking te behouden.¹⁰⁹

De premies die Amsterdamse verzekeraars konden aanbieden waren leidend voor de hele Nederlandse verzekeringsmarkt. De Walcherse premies werden daardoor niet bepaald door het lokale spel van vraag en aanbod. Het was voor Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren immers gemakkelijk om uit te wijken naar Amsterdam als de lokale premies te hoog waren. In 1777 weigerden diverse Walcherse assuradeurs in te tekenen op een MCC-polis voor een premie die Amsterdammers wel konden aanbieden en werden ze door de directeurs gepasseerd.¹¹⁰ Over het algemeen konden Walcherse verzekeraars lange tijd de Amsterdamse premies volgen, maar na de Vierde Engelse Oorlog waren steeds minder lokale assuradeurs daartoe bereid.

Hoeveel Walcherse assuradeurs verdienden aan slavenreizen is wegens gebrek aan gegevens niet na te gaan. Op jaarbasis omgerekend lagen de premies boven de gemiddelde rente op leningen in deze periode (leningen aan de MCC leverden drie à vier procent op), maar daar stond een veel groter risico tegenover. Uit de boekhouding van de MCC blijkt dat de compagnie in de tweede helft van de achttiende eeuw meer premie betaalde voor slavenschepen dan dat ze vergoedingen ontving van verzekeraars.¹¹¹ Aan de compagnie hebben de verzekeraars dus kunnen verdienen. Achteraf was het voor de MCC voordeliger geweest als ze steeds zelf het volledige risico had gedragen.

¹⁰⁶ De MCC wilde nog een cascoverzekering afsluiten voor de hele reis van de *Haast U Langzaam* in 1777, maar dat bleek niet mogelijk. NL-MdbZA, MCC 100, directeurs aan Frederik Dibbetz & zoon, 9 april 1777 (scan 192).

¹⁰⁷ Zoals werd gedaan voor de *Watergeus* in 1779 voor de terugreis van het schip vanuit Suriname naar Middelburg. NL-MdbZA, MCC 1284.4, polis cascoverzekering 16 september 1779 (scan 145).

¹⁰⁸ Deze formulering was al gebruikelijk voor cargazoeverzekeringen. Zie een Middelburgse cascoverzekering uit 1777 met deze clausule NL-MdbZA, MCC 509.5, polis cascoverzekering *Haast U Langzaam*, 17 april 1777 (scan 81).

¹⁰⁹ *Brieven over het bestuur*, deel V, 210-211, geschreven in 1787.

¹¹⁰ NL-MdbZA, MCC 100, brief aan Frederik Dibbetz & Zoon te Amsterdam, 29 april 1777 (scan 194).

¹¹¹ NL-MdbZA, MCC 167-1436, scheepsboeken. Zie ook bijlage B. In totaal betaalde de MCC ongeveer vier keer zoveel premie als dat ze aan vergoedingen ontving. Mogelijk is het verschil iets kleiner, aangezien verzekeringsvergoedingen die later werden uitbetaald niet op de scheepsrekeningen geboekt zijn.

Cargazoerverzekeringen: voorwaarden en ontwikkelingen

Hoewel cascoverzekeringen op slavenschepen niet afweken van dergelijke verzekeringen voor andere koopvaardijtakken, was dat voor cargazoerverzekeringen anders. In de slavenhandel werd de uitgaande handelslading (het cargazoen) tijdens de reis omgezet in een lading slaven ('armazoen' genoemd). De mensen die als slaaf aan boord kwamen vielen onder de cargazoerverzekering. De aard van de handel leverde complicaties op voor de verzekering, want slaven waren niet levenloos en konden bovendien in verzet komen. Uit het archief van de MCC valt goed op te maken hoe verzekeraars en slavenhandelaren met deze complicaties omgingen.

In de polisvoorwaarden voor cargazoerverzekeringen stond dat zowel de uitgaande lading verzekerd was, als de lading die in West-Afrika aan boord kwam. Daardoor waren de slaven meeverzekerd, net als Afrikaanse producten als ivoor en was. De geassureerden hadden recht op een vergoeding als ingekochte slaven verloren gingen door specifieke "perikulen ter zee". Het ging onder meer om brand aan scheepsboord, diefstal door piraten, inbeslagname door kapers, oplichting door derden, onachtzaamheid van de bemanning en schipbreuk. Voor verzekerde lading bestond een eigen risico, dat in deze periode voor slaven vrijwel altijd was vastgesteld op 10 procent van het totale aantal slaven.

Het was cruciaal dat slaven verzekerd waren als handelswaar en dat er geen sprake was van een levensverzekering. Slaven waren mensen en mensen waren sterfelijk, maar dat was nu eenmaal een eigenschap van deze specifieke handelswaar. Sterfelijkheid was onverzekerbaar voor zover die niet samenhang met de "perikulen ter zee". In de polissen uit de tweede helft van de achttiende eeuw staat altijd dat verzekerden de waarde van slaven die hun "eigen dood" stierven niet konden claimen.¹¹² Verzekeraars keerden dan ook niets uit voor slaven die als daad van verzet overboord sprongen of die stierven aan een ziekte. Dat blijkt ook uit de MCC-stukken. In 1789 werden veel mensen die de kapitein van de *Zeemercuur* als slaaf had ingekocht ernstig ziek. Volgens kapitein Cornelis van Kakom was dat het gevolg van scheurbuik. Langs de West-Afrikaanse kust en tijdens de oversteek naar Suriname overleden meer dan 170 slaven. Het menselijke leed was enorm, maar de directeurs van de compagnie waren waarschijnlijk meer geïnteresseerd in het financiële leed. De schadepost konden zij niet op de

¹¹² Zie voor een de ontwikkeling van de verzekering van slaven Karin Lurvink, 'The Insurance of Mass Murder. The development of slave life insurance policies of Dutch private ships', in: *Enterprise & Society*, geaccepteerd voor editie 19/4 (2018).

cargazoerverzekering claimen, aangezien de slaven hun “eijgen dood” waren gestorven. De reis sloot af met een verlies van bijna f 50.000.¹¹³

Als zich conflicten voordeden tussen assuradeurs en geassureerden, konden deze partijen een beroep doen op de lokale Kamer van Assurantie. In veel polissen was echter een arbitrageclausule opgenomen. In dat geval mochten beide partijen bij conflicten een eigen arbiter aanstellen. De arbiters probeerden vervolgens in onderling overleg tot een acceptabele oplossing te komen. In een kleine gemeenschap als Walcheren had arbitrage de voorkeur, doordat het de kans groter maakte dat de relatie tussen de conflicterende partijen niet verslechterde. Bovendien waren arbiters vaak personen met specialistische kennis van de handelstak in kwestie. Tijdens een conflict in 1776 over schade aan het schip *Zanggodin* tussen de MCC en assuradeurs stelden de assuradeurs als arbiter bijvoorbeeld de Vlissingse slavenhandelaar Jan van der Woordt aan.¹¹⁴

Veranderingen in de polisvoorwaarden van cargazoerverzekeringen laten zien waar conflictpunten tussen assuradeurs en geassureerden lagen. Zo bleek in 1756 dat slavenschepen volgens de letter van de voorwaarden niet verzekerd waren als de kapitein na aankomst in een West-Indische kolonie besloot door te zeilen om te kijken of de verkoopprijzen van slaven elders hoger waren.¹¹⁵ Daarom lieten de directeuren van de MCC vanaf dat jaar expliciet vastleggen dat schepen mochten “verzeilen” naar een andere kolonie.¹¹⁶ Kapiteins van slavenschepen stuurden in West-Afrika vaak een lagere officier op een handelsmissie per boot. Vanaf halverwege de jaren zeventig vermeldden de polisvoorwaarden expliciet dat ook handelsgoederen aan boord van een boot verzekerd waren.¹¹⁷ Slavenopstanden waren een ander heikel punt. Een Rotterdamse polis uit 1779 en een latere uit 1791 vermeldden dat schade door opstand van slaven aan scheepsboord onder de verzekerde risico's vielen.¹¹⁸ Daarvoor waren opstanden waarschijnlijk niet gedekt. Het door de bemanning neerslaan van een opstand kon echter wel onder averij grosse vallen.

¹¹³ Zie bijlage B. De MCC ontving van assuradeurs wel ruim f 12.000, maar dat betaalden zij uit over schade op de terugreis van West-Indië naar Middelburg. Zie ook NL-MdbZA, MCC 1403.2 (vanaf scan 2).

¹¹⁴ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 17 september 1776 (scan 57). In casu betrof het een schadeclaim op de verzekeraars van het casco.

¹¹⁵ NL-MdbZA, MCC 66.6, Sappius & Dibbetz aan directeuren MCC, 10 augustus 1758 (scan 44).

¹¹⁶ Zie bijvoorbeeld de polisvoorwaarden voor de Philadelphia, 13 juni 1758. NL-MdbZA, MCC 888.2 (scan 229).

¹¹⁷ Dit geldt in ieder geval voor MCC-polissen. Zie bijvoorbeeld de polisvoorwaarden voor de Watergeus, 5 januari 1776. NL-MdbZA, MCC 1284.2 (scan 82). In (sommige) Engelse polissen was de handel per boot expliciet uitgesloten. Armstrong, ‘Slavery, Insurance and Sacrifice’, 171.

¹¹⁸ NL-MdbZA, MCC 509.5, polis cargazoerverzekering *Haast U Langzaam*, 19 juli 1779 (scan 190) en MCC 1403.3, polis cargazoerverzekering *Zeemercur*, 3 oktober 1791 (scan 186).

Averij grosse

Naast zeeverzekeringen speelde averij grosse een rol in de slavenhandel. Averij grosse was vrijwillig opgelopen schade om schip en lading te redden. Een voorbeeld van dergelijke schade is het tijdens een storm overboord werpen van goederen om het schip lichter te maken en zo te redden. Volgens het principe van averij grosse deelden alle belanghebbenden in schip en lading in een dergelijk geval in de financiële schade, niet slechts de eigenaren van de overboord geworpen lading. De belanghebbenden konden de schade wel proberen te verhalen op verzekeraars van het casco en/of het cargazoën.¹¹⁹ In de loop van de achttiende eeuw kwam ook schade als gevolg van het neerslaan van slavenopstanden onder averij grosse te vallen. Het doden van opstandelingen door de bemanning kon immers een grotere schade voor de eigenaren van een slavenschip voorkomen: het verlies van alle slaven en het schip. Dat het doden van opstandelingen op slavenscheperen viel onder averij grosse lijkt pas vanaf de jaren vijftig van de achttiende eeuw algemeen geaccepteerd te zijn in Nederland. Uit de zaak van de *Vliegende Faam* blijkt dat daar aanvankelijk discussie over was.

In 1758 schreven de directeuren van de MCC een brief naar hun Amsterdamse correspondent Sappius & Dibbetz over gebeurtenissen aan boord van de *Vliegende Faam*.¹²⁰ Dat snauwschip lag in december 1756 onder kapitein Pieter de Moor voor Klein Popo (tegenwoordig Aného in Togo). Aan boord waren op dat moment 179 Afrikanen. Een aantal van hen – van wie de identiteit onbekend blijft – wist enkele gereedschappen uit de handen van timmerman Jan Kuijpers te rukken. Gewapend met een zaag en een mes doodden zij vervolgens zowel de oppermeester, de kok als de smid van de *Vliegende Faam*. De overige bemanningsleden reageerden daarop door met handgeweren op de opstandelingen in te schieten. Enkele Afrikanen vluchtten naar het tussendek, maar daarop gooide de bemanning granaten door het luik. De ongelijke verdeling van wapens zorgde ervoor dat de opstand snel eindigde. Uiteindelijk stierven 22 Afrikanen, sommigen door wapens en anderen door overboord te springen. In de dagen na de opstand overleden nog 9 Afrikaanse slachtoffers aan hun verwondingen.¹²¹ De Amsterdamse correspondent deed omvraag bij lokale specialisten om de aard van de schade te bepalen. In hun brief terug schreven Sappius en Dibbetz:

¹¹⁹ J.P. van Niekerk, *The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Volume I (Kaapstad 1998), 78-79. James Allan Park, *A System of the Law of Marine Insurances* (Dublin 1809), 178.

¹²⁰ NL-MdbZA, MCC 97, brief 14 februari 1758 (scan 65). In Middelburg werd schade door het met geweld neerslaan van een slavenopstand “als een averie grosse bij de meesten geconsidereerd”. De directeuren wilden weten hoe Amsterdamse kooplieden hierover dachten.

¹²¹ Zie voor deze opstand NL-MdbZA, MCC 1153, scheepsjournaal 21 december 1756 (scan 32). Ibid, MCC 1159.3, verklaring officieren *Vliegende Faam*, 25 december 1756 (scan 143 e.v.).

De opstand der slaven op 't schip van Pieter de Moor en de schade daar door veroorzaakt zoude hier geconsidereert worden als avarij gros, als zijnde het ombrengen van eenige slaaven geschiet tot behoud van schip en goed, de opinien zijn wel verschillende dog de meeste en zo wij vertrouwen de kundigste zijn van dat begrip (...) ¹²²

De directeuren hadden specifiek gevraagd of er sprake was van averij grosse, waaruit blijkt dat daar destijds nog discussie over was. Sappius en Dibbetz waren overigens verbaasd dat “het berugte geval van Job Gerritz” geen precedentwerking had gehad voor het averij-grosse-vraagstuk. ¹²³ Ze doelden op de opstand in 1750 aan boord van het schip *Middelburgs Welvaren* van kapitein Job Gerritsen, die in de inleiding aan bod is gekomen. Boekhouder Jan de Munck van dat schip meende destijds dat er sprake was van averij grosse, omdat kapitein Gerritsen door het neerslaan van de opstand het schip zou hebben gered. De verzekeraars weigerden dit te bevestigen, omdat de kapitein volgens hen onzorgvuldig had gehandeld, waardoor 230 van de 260 slaven waren gestorven. ¹²⁴ Hoe die zaak is afgelopen is onbekend, aangezien de archieven van de Middelburgse Kamer van Assurantie verloren zijn gegaan. Wel is duidelijk dat Jan de Munck na deze zaak nooit meer boekhouder is geweest van een slavenschip.

In het archief van de MCC zijn veel stukken bewaard gebleven over de zaak *Middelburgs Welvaren* (op de uitkomst ervan na). ¹²⁵ Dat de directeuren al deze stukken bewaarden, laat zien dat de zaak – ondanks de verbazing van Sappius en Dibbitz – toch enige precedentwerking moet hebben gehad. Mogelijk was het precedent dat voortaan duidelijk was hoe slaven aan boord gewaardeerd moesten worden. In averij-grosse-zaken hing de waardering van handelswaar af van de vraag of een schip over de helft van haar reis was. Indien dat het geval was werd de verkoopwaarde vergoed, anders de inkoopwaarde. ¹²⁶ Sinds 1755 werd de waarde van slaven in polissen van cargaoenverzekering altijd vooraf bepaald, wat een hoop discussie moet hebben voorkomen. De poliswaarde van slaven bedroeg in het eerste decennium na 1755 *f* 275 per hoofd, daarna *f* 300 en in de jaren tachtig steeg deze zelfs naar *f* 400 per hoofd. ¹²⁷ Het ging om een waarde die dicht bij de gemiddelde verkoopprijs lag.

¹²² NL-MdbZA, MCC 66.7, Sappius en Dibbetz aan directeuren MCC, 17 februari 1758 (scan 141).

¹²³ Ibid.

¹²⁴ Zie de gedrukte *Korte Adstructie dat de schade op de slaven in 't schip Middelburgs Welvaren (...) in geen avari grosse kan werden geleden (...)* (Middelburg 1752), aanwezig in de Koninklijke Bibliotheek te Den Haag.

¹²⁵ Zie NL-MdbZA, MCC 1570. De discussie spitste zich ook toe op de wijze van berekening van de onderlinge verdeling van de schade.

¹²⁶ Van Niekerk, *Principles of Insurance Law in the Netherlands*, 78.

¹²⁷ Daarbij werd opvallend genoeg geen onderscheid gemaakt tussen mannen, vrouwen en kinderen.

4.4 Slavenschepen en de markt voor zeevarend personeel

De vraag naar zeelieden was op Walcheren niet zo groot als in Holland, vanwege de geringere omvang van de handelsactiviteiten. Toch hadden ook de Zeeuwse Kamer van de VOC en particuliere handelskantoren een magneetwerking op zeelieden. De personen die naar Walcheren reisden om op een Walchers schip te werken waren vaak arbeidsmigranten van buiten Nederland. Walcherse slavenhandelaren waren voor hen een potentiële werkgever. Voor hogere officieren geldt veel vaker dat ze van Zeeuwse afkomst waren.

Hogere officieren

De belangrijkste personen aan boord van slavenschepen waren de hogere officieren. Het succes van een slavenreis hing in hoge mate van hun vaardigheden af. Vooral aan kapiteins stelden slavenhandelaren hoge eisen. Zij moesten de zeemanskunst tot in de puntjes beheersen, maar daarnaast ook een goede “negotiant” zijn.¹²⁸ De directeurs van de MCC gingen dan ook zorgvuldig te werk bij de aanstelling van een kapitein. Zoals een directeur het in 1749 verwoordde, onderzocht men vooraf de kandidaten voor deze post, om te kijken “off dezelve in staat zijn, alvorens men die op de schepen plaatst, om sulke capitale zaken als men gewoon is aan hun toe te vertrouwen te kunnen administreren”.¹²⁹ Kapiteins van slavenschepen hadden vrijwel altijd eerdere ervaring in de slavenhandel, doorgaans als stuurman. Aan boord van schepen was de opperstuurman de tweede in rang en de eerst aangewezen persoon om de leiding op zich te nemen als de kapitein overleed.¹³⁰ Daarnaast stelden slavenhandelaren een tweede en een derde stuurman aan. Zij beschikten allen over nautische kennis, leiderschapskwaliteiten en een theoretische opleiding in de stuurmanskunst.¹³¹ De kapitein en zijn stuurlieden vormden samen de scheepsraad, die bij “voorkomende zaken van eenig aanbelang” een gezamenlijke beslissing moest nemen.¹³²

De groep mannen waar Walcherse slavenhandelaren uit konden putten voor hun hogere officieren bestond in de tweede helft van de achttiende eeuw vooral uit Zeeuwen.

¹²⁸ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II’, 23.

¹²⁹ NL-MdbZA, MCC 19, vergaderingen directeurs, vergadering 29 december 1749 (scan 157).

¹³⁰ Zie bijvoorbeeld NL-MdbZA, MCC 816.3, Generale Instructie voor de *Nieuwe Hoop*, 1770, artikel XIII (scan 23).

¹³¹ Voor stuurlieden waren theoretische studieboeken op de markt, waarvan *’t Vergulde licht der zee-vaard, ofte konst der stuurlieden* door Klaas Hendriksz Gietermaker populair was en veel drukken beleefde. Christoffel Ronge voer in 1742 als derdewaak mee op het MCC-schip *Afrikaansche Galleij* en liet zijn journaal voorafgaan door uitgebreide uitwerkingen van opdrachten uit dit boek. Zie NL-MdbZA, MCC 187, journaal van Christoffel Ronge (1742-1743, vanaf scan 5).

¹³² NL-MdbZA, MCC 816.3, Generale Instructie voor de *Nieuwe Hoop*, 1770, artikel XIV (scan 24).

Zo was driekwart van de MCC-kapiteins afkomstig uit Zeeland, meestal uit Walcheren. Het ging om mannen die volgens koopman Jan Guépin en MCC-directeur Casparus Ribaut “de taal der swarten, hunne wonderlijke en bisare maniere verstaan, spreken, en weten in te volgen”.¹³³ Halverwege de achttiende eeuw waren Zeeuwse officieren dan ook geliefde bemanningsleden voor Amsterdamse slavenschepen.¹³⁴ De lokale slavenhandelaren waren zich ervan bewust dat de aanwezigheid van deze gespecialiseerde groep op Walcheren een concurrentievoordeel opleverde. Toen het aantal slavenreizen rond 1750 dreigde te verminderen, vreesden Guépin en Ribaut dat de “bequame subjecten, (...) die geen jaar of twee aan de wal leeg konnen blijven” zouden verhuizen om ergens anders emplooi te zoeken.¹³⁵ Toch had de MCC na 1750 zelden problemen met het vinden van geschikte officieren voor slavenschepen. Het kwam wel regelmatig voor dat de directeuren buitenlanders aanstelden als hogere officier, vooral in de functie van stuurman.

Aan scheepschirurgijns voor slavenschepen was wel vrijwel continu een tekort. Volgens de Engelse scheepchirurgijn (en abolitionist) Alexander Falconbridge waren alleen chirurgijns die er financieel beroerd voor stonden bereid om dienst te nemen op een slavenschip.¹³⁶ Chirurgijns aan boord van slavenschepen waren niet alleen voor de gezondheid van de bemanning verantwoordelijk, maar ook voor die van de slaven. De MCC examineerde potentiële kandidaten voor deze functie vóór hun aanstelling. De directeuren Jan Joseph Negré en Daniel van Berlekom waren beiden arts en voor Van Berlekom is het zeker dat hij persoonlijk scheepschirurgijns examineerde. Na zijn overlijden in 1779 nam een arts van buiten de MCC deze rol over.¹³⁷ In Vlissingen trad de gewezen scheepschirurgijn David Henri Gallandat op als examiner.¹³⁸ Voor slavenschepen probeerde de MCC twee chirurgijns aan te stellen: een oppermeester en een ondermeester. Die laatste functie was het moeilijkst te vervullen, aangezien het loon een stuk lager lag dan dat van de oppermeester.¹³⁹ Vanwege het tekort ontstonden

¹³³ NL-MdbZA, MCC 1569, brief van Guépin en Ribaut aan de heren Lambregtsen en Bosschaert, extraordinaris gedeputeerden ter Staten-Generaal, 17 juli 1750 (scan 27).

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ Ibid.

¹³⁶ Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 28.

¹³⁷ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 18 mei 1779 (scan 112).

¹³⁸ *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, IX (1782), xxix.

¹³⁹ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 13 februari 1770 (scan 192). Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II’, 24. Een oppermeester kreeg gedurende de tweede helft van de achttiende eeuw vrijwel altijd *f* 36 per maand, een ondermeester *f* 20. De oppermeester genoot daarnaast nog een premie voor iedere in West-Indië verkochte slaaf.

regelmatig conflicten tussen Walcherse handelskantoren om de aanstelling van een scheepschirurgijn.¹⁴⁰

Lagere officieren en scheepsvolk

Het grootste deel van de scheepsbemanningen bestond uit lagere officieren, ambachtslieden en matrozen. Gemiddeld voeren er 36 bemanningsleden op een MCC-slavenschip, waarvan er dan meestal 8 lagere officier of ambachtsman waren en 22 (licht)matroos of jongen.¹⁴¹ Deze groepen hoefden minder specifieke kennis van de slavenhandel te hebben dan de hogere officieren en het ging ook minder vaak om Zeeuwen. De directeuren van de MCC gingen bij de aanstelling van lagere officieren en matrozen anders te werk dan bij de aanstelling van de hoogste functionarissen. In plaats van hen persoonlijk te benoemen, meldde het lagere personeel zich doorgaans op een monsterring van de compagnie in Middelburg.

Walcherse kantoren in de slavenhandel organiseerden regelmatig een monsterring om zeelieden te werven voor hun slavenschepen. De MCC deed dat als het schip uit het dok was gehaald en de hogere officieren waren aangesteld. Enkele weken vóór vertrek huurden de directeuren dan een zaal in Middelburg, vaak in herberg *Het Wijnkopershuis* aan de Dam. Een aanmonsterring was een officiële gebeurtenis, waar twee belangrijke personen aanwezig waren. Allereerst de kapitein van het schip, die persoonlijk zijn bemanning kon uitkiezen. Zijn aanwezigheid zorgde er ook voor dat geïnteresseerde zeelieden alvast konden kijken onder wiens gezag zij zouden komen als ze daadwerkelijk aanmonsterden. Kapitein Adriaan Jacobse was in 1758 bijvoorbeeld aanwezig bij de monsterring voor de *Prins Willem de Vijfde*. Hij declareerde later bij de directeuren een kan koffie met ontbijt (f 1,20).¹⁴² De tweede belangrijke aanwezige bij een monsterring was de lokale waterschout. Hij hield de monsterrol bij, waarop hij noteerde wie zich liet aanmonsteren. Zeelieden kregen bij aanmonsterring twee maanden gage vooruit betaald, waardoor sommigen probeerden hun diensten meerdere malen aan te bieden bij verschillende kapiteins. De waterschout moest die praktijk voorkomen. Bij wangedrag van zeelieden kon hij een zaak voorleggen aan de 'Commissarissen van

¹⁴⁰ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 22 april 1774. De directeuren hadden Christiaan Riebeek aangesteld als scheepsarts, maar deze had zijn diensten ook al beloofd aan de Essequibo Sociëteit. Oppermeester Ephraim Lebeke kreeg in 1777 van de MCC een extra toelage (officieel bestemd om medicijnen van te kopen), "uijt consideratie van de sterke aansoek om tot Vlissingen dienst te nemen". Ibid, MCC 22, vergadering 7 januari 1777 (scan 62).

¹⁴¹ Unger, 'Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II', 21-22.

¹⁴² NL-MdbZA, MCC 993.1, factuur Machiel van Malderen (kastelein Wijnkopershuis) (scan 140).

het Waterrecht', een rechtscollege waar zeelieden zelf ook terecht konden als zij een conflict hadden met hun werkgever.¹⁴³

De beschikbaarheid van voldoende zeelieden op Walcheren was niet gegarandeerd. Net als veel andere takken van de vroegmoderne Nederlandse scheepvaart, waren de diensten van buitenlandse arbeidsmigranten onmisbaar. Velen van hen trokken echter liever en makkelijker naar Hollandse havensteden.¹⁴⁴ Bovendien waren slavenschepen geen populaire werkplek. Volgens kapitein Jacobse huiverden sommige matrozen om zich aan te melden voor een MCC-reis, "om dat het na Angola is".¹⁴⁵ Scheepsvolkbemiddelaar Evert Masson meldde dat de werving van bemanning voor een schip dat naar Guinea voer ook lastig was, want "na die kust zijn der wijnig geneege".¹⁴⁶ De hoge mortaliteit (bij de MCC gemiddeld 12,5 procent) zal daarbij een afweging zijn geweest, net als het harde werk aan boord van slavenschepen.¹⁴⁷ Veel van de mensen die uiteindelijk wel aanmonsterden op slavenschepen waren arbeidsmigranten, onder meer uit het Duitse achterland, de zuidelijke Nederlanden, Scandinavië en Frankrijk.¹⁴⁸ Migranten die naar Walcheren trokken om werk in de scheepvaart te vinden, werden daar vaak opgevangen door herbergiers en slaapbazen. Die boden onderdak, maar schoten ook geld voor en voorzagen hen van kleding. Gerrit van Zoelen uit Tiel kwam in 1768 bijvoorbeeld naar Middelburg om werk te zoeken. Voordat de directeurs van de MCC hem aanstelden als matroos op de *Haast U Langzaam*, had hij in de stad een schuld opgelopen van f 145. Hij was dit verschuldigd aan Jan Blom & Comp voor kost, drank, logies, uitrusting en geleende gelden.¹⁴⁹ Voor de MCC en andere kantoren waren dit soort dienstverleners belangrijk. In 1777 klaagden Middelburgse herbergiers bij het stadsbestuur over het overnachten van stuurlieden en matrozen buiten herbergen. De directeurs van de MCC keerden zich tegen een verbod daarop, vanwege "de nadeelige gevolgen dewelke daar uijt proflueeren zullen in

¹⁴³ In 1773 meldde zich bijvoorbeeld bootsman Gerrit Lierse, die door de kapitein van de *Geertruida en Christina* bij Elmina in Guinea van boord was gezet wegens wangedrag. Hij vocht dit ontslag aan. MCC 405.2, 'extract uit de rolle van het waterregt der stad Middelburg' (scan 120).

¹⁴⁴ Dirk Schuurman, 'Verhandeling over de oorzaken en behoedsmiddelen ter voorkominge van de tegenswoordig meerdere sterfte van het volk op onze Oost-Indische schepen', in: *Verhandelingen van het Bataafsch Genootschap der proefondervindelyke wysbegeerte te Rotterdam*, deel III (Rotterdam 1777), 45-86, 60. Volgens Schuurman lag Zeeland "buiten den weg dier vreemdelingen".

¹⁴⁵ NL-MdbZA, MCC 78.3, Adriaan Jacobse aan directeurs, 9 mei 1759 (scan 49).

¹⁴⁶ NL-MdbZA, MCC 67.1, Evert Masson aan directeurs MCC, 13 december 1760 (scan 205).

¹⁴⁷ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 63.

¹⁴⁸ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 115-117. Matthias van Overtveldt, 'In het voetspoor van de West-Indische Compagnie: de Middelburgse Commercie Compagnie en de Zeeuwse arbeidsmarkt voor zeelieden in de achttiende eeuw', in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen* (2008), 47-72, 59.

¹⁴⁹ NL-MdbZA, MCC 156.1, notariële akte 3 november 1768 (scan 15). Een andere veelvoorkomende naam van een Middelburger die bemanningsleden hielp met hun plunje was Moses Marcus Polak.

aanwerven van stuurlieden & matroosen voor dese maatschappij, en verdere reeders in dese stad.”¹⁵⁰ Slaapbazen probeerden op allerlei manieren te profiteren van scheepsvolk. In juli 1780, toen het MCC-schip *Jonge Willem* wachtte op gunstige wind om uit te zeilen, vroegen enkelen van hen de directeuren om een gunst. Ze wilden de door hen aangebrachte zeelieden tijdelijk van boord halen vanwege de Middelburgse kermis. Ongetwijfeld zouden ze hen dan direct geld voorschieten. De directeuren wilden daar echter niets van weten, te meer vanwege de “gevaarlijke tijd van debauche [zedeloosheid] met de kermis”.¹⁵¹ Toch hielden ze slaapbazen wel te vriend, eventueel met premies.¹⁵²

De beschikbaarheid van zeelieden op Walcheren hing mede af van de scheepvaartactiviteit op het eiland. Vooral Middelburgse kantoren hadden ook een uitgebreide vaart op Europese bestemmingen en een bilaterale vaart op West-Indië. Over het algemeen lijkt het erop dat er rond de jaarwisseling en in het midden van de zomer het minste aantal zeelieden beschikbaar was op Walcheren. In de zomer waren veel Walcherse schepen actief in de Europese vaart, voor veel lager geschoolde zeelieden waarschijnlijk een aantrekkelijkere sector dan de slavenhandel. Ook de VOC was een concurrent van slavenhandelaren op het gebied van scheepsvolk. Op een MCC-monstering in januari 1776 kwamen bijvoorbeeld slechts 2 matrozen af.¹⁵³ Kort daarvoor was een groot VOC-schip vertrokken naar Batavia, met aan boord 293 opvarenden.¹⁵⁴ De VOC had in dit geval waarschijnlijk veel geschikt zeevolk voor de neus van de MCC weggekaapt. De concurrentie werkte echter twee kanten op: ook de VOC had soms last van de concurrentie van Walcherse slavenhandelaren bij de werving van zeelieden. Slavenhandelaren betaalden hun matrozen bijvoorbeeld iets meer dan de VOC-bewindhebbers deden.¹⁵⁵

Het gebeurde regelmatig dat er een gebrek aan zeelieden op Walcheren was. Als een monstering op Walcheren te weinig scheepsvolk opleverde, konden slavenhandelaren als alternatief volk huren in Holland. In tijden van grote schaarste aan matrozen verboden Hollandse stadsbesturen dat wel eens, maar de MCC heeft veel

¹⁵⁰ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 2 december 1777 (scan 83).

¹⁵¹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 11 juli 1780 (scan 134).

¹⁵² Ook de waterschout kreeg af en toe een premie toegeschoven, bijvoorbeeld in 1777, “voor het buitengemeen aangewend devoirs in ’t bekomen van volk voor t schip de *Zorg*, in dese omstandigheid van schaarsheid van volk”. NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 21 oktober 1777 (scan 80).

¹⁵³ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 30 januari 1776 (scan 44).

¹⁵⁴ *Dutch Asiatic Shipping*, voyage #4261.1 (*Willem Frederik*, kapitein Frederik Papegaai, vertrok van Rammekens op 16 januari 1776).

¹⁵⁵ Volgens de Rotterdamse chirurgijn Dirk Schuurman kozen slavenhandelaren vaker voor ervaren matrozen dan de VOC, waardoor ze ook bereid waren meer te betalen. Schuurman, ‘Verhandeling over de oorzaaken en behoedsmiddelen’, 60-61.

gebruikgemaakt van de diensten van Hollandse bemiddelaars in scheepsvolk.¹⁵⁶ De directeuren deden dat gedurende de hele tweede helft van de achttiende eeuw, deze praktijk nam niet bijzonder toe of af in de loop der jaren. Soms ging een kapitein in eigen persoon naar Holland om scheepsvolk te werven. Adriaan Jacobse deed dat bijvoorbeeld in 1759, toen hij probeerde in Buiksloot (even ten noorden van Amsterdam) zeelui te vinden. Dat was overigens nog steeds niet eenvoudig: veel slaapbazen daar eisten een hoge premie (*f* 10 plus 2 à 3 flessen wijn).¹⁵⁷ Hollandse slaapbazen vonden het bovendien weinig aantrekkelijk om scheepsvolk aan Zeeuwse reders te leveren, omdat de afstand veel extra gedoe opleverde met het innen van de schulden die het volk bij deze slaapbazen had opgebouwd.¹⁵⁸

De mensen die uiteindelijk aanmonsterden op Walcherse slavenschepen waren vaak arme drommels. Dat gold bijvoorbeeld voor Heinrich Holman, die als matroos dienst nam op de *Prins Willem de Vijfde* in 1759. Hij overleed tijdens de reis, waarna zijn nabestaanden zijn verdiende gage opeisten bij de directeuren van de MCC. Volgens zijn familie liet hij zijn vrouw en twee dochters “in groote nooddrufft” achter in het Duitse Lemwerder.¹⁵⁹ Toch waren er onder de arbeidsmigranten op slavenschepen ook genoeg ervaren ambachtslieden. Een voorbeeld is Peter Petersen uit het zuid-Deense gehucht Varnæs, die zich samen met zijn plaatsgenoot Rasmus Jurriaans op Buiksloot bevond toen Adriaan Jacobse daar aan het werven was. De twee lieten zich overhalen om als opper-, respectievelijk ondertimmerman dienst te doen op de *Prins Willem de Vijfde* naar Loango-Angola. Via het efficiënte Nederlandse beurtvaartsysteem vertrokken ze naar Middelburg. Petersen was vermogend genoeg om enkele bemanningsleden geld uit te lenen (in totaal *f* 27).¹⁶⁰ De tocht liep voor hem slecht af, want hij overleed na enkele maanden op zee. Een klein jaar later meldden zijn ouders zich in Denemarken bij een notaris met als doel iemand te machtigen om de verdiende maandgelden van hun zoon in Middelburg op te nemen.¹⁶¹

Hoe belangrijk de slavenhandel was voor de Walcherse arbeidsmarkt voor zeelieden is slechts te schatten. In 1762 hadden particuliere handelskantoren in Middelburg 45 zeeschepen in de vaart. Aan de hand van de Zeetijdingen in de *Middelburgse Courant* valt te achterhalen dat 15 tot 20 daarvan op Europese

¹⁵⁶ Zie ook Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 113-114. Een verbod om matrozen te verhuren aan reders van buiten de eigen stad of provincie werd soms door slaapbazen aan de laars gelapt. NL-MdbZA, MCC 67.1, Evert Masson aan directeuren MCC, 27 april 1779 (scan 246).

¹⁵⁷ NL-MdbZA, MCC 78.3, Adriaan Jacobse aan directeuren MCC, 1 mei 1759 (scan 47).

¹⁵⁸ NL-MdbZA, MCC 66.7, brief van Hendrik Edelhoff, 28 december 1756 (scan 3).

¹⁵⁹ NL-MdbZA, MCC 155.1, akte door notaris uit Delmenhorst, 3 november 1760, uit het Duits (scan 321).

¹⁶⁰ NL-MdbZA, MCC 992, monsterrol *Prins Willem de Vijfde* (1759-1760), rekening Pieter Pieterse van Appenrade (scan 7).

¹⁶¹ NL-MdbZA, MCC 155.1, akte door notaris uit Warnitz, 13 september 1760, uit het Duits (scan 305).

bestemmingen voeren. Daarnaast voeren 12 schepen op West-Indië, staan er 10 slavenschepen op de lijst, minstens 1 schip dat werd ingezet in de Afrikaanse retourvaart en 1 Groenlandvaarder. De lijst is mogelijk niet compleet. Brusse schat het aantal particuliere zeeschepen in deze periode op 44 tot 50.¹⁶² Gebaseerd op die aantallen was rond 1762 naar schatting 40 procent tot 45 procent van de zeelieden die vanuit Middelburg op reis waren voor particuliere handelskantoren actief op een slavenschip.¹⁶³ Als de VOC-kolossen bij de schatting worden betrokken, zakt dat aandeel tot rond de 10 procent. Rond 1770 was het aantal Middelburgse slavenreizen toegenomen, terwijl het aantal Europese reizen was gedaald. Het belang van de slavenhandel voor de lokale arbeidsmarkt moet dus zijn toegenomen, waarschijnlijk tot aan de Vierde Engelse Oorlog (1780 – 1784) toe. De Vlissingse scheepvaart is wegens gebrek aan gegevens lastiger te reconstrueren, maar de stad zal in de tweede helft van de achttiende eeuw een vloot van 20 tot 25 zeeschepen hebben gehad, waarvan ongeveer de helft slavenschepen. Waarschijnlijk was zo'n 70 procent tot 75 procent van de zeelieden op Vlissingse schepen actief in de slavenhandel.

Verdiensten

Het salaris van bemanningsleden van slavenschepen was op het eerste gezicht niet buitensporig.¹⁶⁴ Kapiteins die in dienst van de MCC voeren, kregen *f* 60 gage per maand. De stuurlieden ontvingen tussen de *f* 20 en *f* 36 en de diverse onderofficieren tussen de *f* 15 en *f* 30. Opvallend is de relatief hoge gage voor de oppertimmerman (*f* 36), die hetzelfde ontving als de scheepschirurgijn. De hoogte van deze bedragen ontwikkelde zich nauwelijks, hoewel enkele onderofficieren vanaf 1770 aanspraak konden maken op loonsverhoging.¹⁶⁵ Zeker voor de hogere officieren was de maandgage echter niet het interessantste aspect van een slavenreis. Handelskantoren stonden hun bemanningsleden toe om voor eigen rekening wat cargazoengoederen mee te nemen om onderweg te verhandelen. De MCC was wat dat betreft een uitzondering, want de directeuren van deze compagnie stonden het meenemen van cargazoengoederen op slavenreizen alleen op beperkte schaal toe aan onderofficieren en matrozen.¹⁶⁶

¹⁶² Brusse, *Gevallen stad*, 53.

¹⁶³ Bij de schatting is ervan uitgegaan dat voor de Europese vaart zo'n 10 bemanningsleden werden ingezet, voor de retourvaart op West-Indië en West-Afrika 20-25 en voor de slavenhandel 38.

¹⁶⁴ Matrozen op slavenschepen verdienden evenveel als bij de VOC, onderofficieren kregen iets minder gage. Jaap Bruijn, *Zeevang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw* (Zutphen 2016), 113

¹⁶⁵ Unger, 'Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II', 24-26.

¹⁶⁶ Zie voor een zeldzame uitzondering op deze regel de 'articulen ende ordre' (een soort arbeidsvoorwaarden) van de reis van het schip *Zanggodin* in 1768. NL-MdbZA, MCC 1366.3 (scan 47).

Opperofficieren kregen in plaats daarvan zogenoemd ‘slavengeld’ en konden bovendien aanspraak maken op een winstdelingsregeling.

Het slavengeld dat de MCC betaalde aan de opperofficieren bedroeg voor de kapitein *f* 4 per in West-Indië verkochte slaaf, ongeacht het financiële resultaat van de reis. De opperstuurman en de oppermeester ontvingen *f* 1,20 per verkochte slaaf, de onderstuurman *f* 0,50 en de derde stuurman *f* 0,30. Deze bedragen konden aardig oplopen. Zo ontving kapitein Jan Menkenveld van de *Philadelphia* in 1761 in totaal *f* 872 aan gage voor ruim 14 maanden, maar kreeg hij daarnaast aan slavengeld voor 287 verkochte slaven *f* 1.148.¹⁶⁷ Daarmee was hij overigens de enige hogere officier die meer slavengeld dan salaris ontving. Ook de tweede bonusregeling van de MCC, de recognitie, kon officieren een aardige duit opleveren. Het ging om 12 procent van het eventuele positieve saldo van de reis, verdeeld over de hogere officieren naar rato van de slavengelden. In het geval van de *Philadelphia* bedroeg de winstbasis bijvoorbeeld *f* 13.620, waardoor kapitein Menkenveld aanspraak kon maken op *f* 908.¹⁶⁸ Zijn maandgage bedroeg uiteindelijk nog geen 30 procent van zijn totale verdiensten op deze reis. De directeuren van de MCC hielden bij de berekening van de bonussen rekening met specifieke omstandigheden op de slavenreizen. Zo kreeg Manuel Brand, derde stuurman van de *Haast U Langzaam* in 1774, geen slavengeld, omdat “geduurende zijn wagt 7 vrouwe slaven buiten boord zijn gesprongen, en waar van drij zijn verdronken”.¹⁶⁹ Bovendien kregen de opperofficieren van hetzelfde schip in 1772 – ondanks het positieve slotsaldo op de verkoop van slaven – slechts 10 procent recognitie, “in consideratie van de termijnen waar op de betalinge van dat armazoen moet geschieden”.¹⁷⁰

Voor onderofficieren en matrozen golden deze bonusregelingen bij de MCC niet, maar zij mochten wel cargazoenen meenemen. De maximale waarde daarvan bedroeg tussen de *f* 75 (voor matrozen) tot *f* 400 (voor de oppertimmerman en de bootsman). Bovendien waren er om begrijpelijke redenen restricties verbonden aan de hoeveelheden alcoholische dranken die ze mochten inschepen. Ook was het verboden om in West-Afrika slaven, ivoor, was en peper te kopen van de meegebrachte cargazoengooderen. Bemanningsleden mochten voor eigen rekening alleen kleine hoeveelheden goud en zilveren munten kopen.¹⁷¹ De eerdergenoemde timmerman Peter

¹⁶⁷ NL-MdbZA, MCC 928.3, Betaalde maandgelden voor de *Philadelphia*, 31 juli 1761 (scan 5), *ibid*, berekening slavengelden (scan 26).

¹⁶⁸ *Ibid*, berekening recognitie (scan 20)

¹⁶⁹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 3 mei 1774 (scan 11).

¹⁷⁰ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 23 juni 1772 (scan 243).

¹⁷¹ Zie bijvoorbeeld de ‘Articulen ende Ordre’ (artikelbrief) voor de bemanning van de *Nieuwe Hoop* (7^e reis), gedateerd 19 juni 1775. NL-MdbZA, MCC 817.1 (scan 14).

Petersen nam in 1759 op de *Prins Willem de Vijfde* een hoeveelheid handelstabak mee aan boord, maar ook pakjes met spiegels, messen en kralen.¹⁷²

Hoe de bonusstructuur bij andere handelskantoren was geregeld is niet in detail bekend. Behalve een gepermitteerd cargazoen kregen kapiteins daar soms het recht om ‘presentslaven’ voor eigen rekening te verkopen.¹⁷³ Het ging daarbij om slaven die door Afrikaanse handelaren werden aangeboden als handelsgeschenk. Duidelijk is in ieder geval dat vooral de hogere officieren goed konden verdienen aan de slavenhandel. Het feit dat sommigen van hen na enkele reizen zelf reder werden of mooie huizen kochten, spreekt in dat opzicht boekdelen. MCC-officier (vanaf 1770 kapitein) Cornelis van Kakom kocht in 1779 bijvoorbeeld een fraai huis op de Middelburgse Korendijk, net als collega-kapitein Robert Goodwill in 1778 had gedaan.¹⁷⁴ Veel bemanningsleden zullen gefraudeerd hebben om zichzelf nog meer te verrijken. Het gebeurde bovendien regelmatig dat Walcherse kooplieden stiekem cargazoengoederen meegaven aan kapiteins van slavenschepen om voor eigen rekening te verhandelen, zonder zelf deel te nemen in slavenschepen.¹⁷⁵ Slavenschepen die in de West-Indische koloniën aankwamen hadden soms tientallen Afrikanen aan boord die zonder toestemming en medeweten van de reders ingekocht waren in West-Afrika.¹⁷⁶ Hoe vaak dergelijke fraude precies voorkwam is niet na te gaan, maar wijdverspreid moet het zeker zijn geweest. De eerdergenoemde Jan Menkenveld nam in ieder geval geen genoegen met zijn salariëring en rianten bonussen. Hij werd in 1766 ontslagen toen na een slavenreis bleek dat hij op grote schaal voor eigen rekening handel gedreven had.¹⁷⁷

¹⁷² NL-MdbZA, MCC 991, soldijboek *Prins Willem de Vijfde* (1759-1760), saldo Pieter Pieterse van Appenrade (scan 9)

¹⁷³ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 4 maart 1766 (scan 111).

¹⁷⁴ Petra van den Hende, *Cornelis van Kakom, slaafhaalder. Een biografische benadering van de slavenhandel van de Middeburgse Commercie Compagnie, 1764-1790* (doctoraalscriptie Universiteit Leiden 2005), 33.

¹⁷⁵ Pro Memorie over het verval en vermindering van den slaaven-handel (...), bijlage bij gedrukte *Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende, in dato 19 October 1786*, 45.

¹⁷⁶ *Brieven over het bestuur*, IV, elfde brief van Aristodemus, 149-162. Volgens Aristodemus speelden de officieren op slavenschepen vaak onder één hoedje om hun reders op te lichten.

¹⁷⁷ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 18 maart 1766 en volgende vergaderingen (scan 112). Menkenveld kreeg uiteindelijk ook een boete van f 6.000. De directeurs waren extra streng, omdat zich tijdens deze slavenreis veel misstanden hadden voorgedaan aan boord. Zo was er tussendecks zelden schoongemaakt en had de opperstuurman de vrouwelijke slaven misbruikt. Zie NL-MdbZA, MCC 509.1, onder meer een zeer interessant verhoor van enkele bemanningsleden vanaf scan 221. Zie ook een onthullende brief van scheepsdokter Petrus Couperus, die uit de doeken deed wat men “in geen journaal heeft durven plaatsen” (vanaf scan 214). Ook de officieren van de *Philadelphia* werden opvallend hard aangepakt wegens privéhandel nadat het schip verongelukt was na een retourreis op West-Afrika in 1765-1767. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 10 november 1767 (scan 146), 24 november 1767 (scan 148).

4.5 Conclusie

Het *reglement op de vrije vaart op Afrika* uit 1730 miste zijn uitwerking niet. De Walcherse economie profiteerde van de regel dat slavenhandelaren Nederlandse schepen moesten gebruiken die ze moesten uitreden in Nederlandse havens. Het bouwen en onderhouden van slavenschepen was een belangrijke activiteit voor lokale scheepswerven en hun toeleveranciers. Meer dan de helft van alle in Middelburg gebouwde zeeschepen tussen 1750 en 1794 maakte tenminste één slavenreis. Dat percentage zal in Vlissingen niet lager gelegen hebben. Ook het bevoorraden van slavenschepen was een belangrijke economische activiteit, mede doordat slavenhandelaren een groot deel van de victualie voor bemanning en slaven op Walcheren inkochten. Daarvan profiteerden onder anderen bakkers, beenhouwers, vetweiderijen en boeren. Voor dienstverleners als verzekeraars leverde de slavenhandel inkomen op en bovendien trok deze sector zeelieden aan. Ruim 40 procent van de zeelieden op Middelburgse schepen rond 1762 was actief op een slavenschepen, hetzelfde gold voor ruim 70 procent van de zeelieden op Vlissingse schepen.

Naast de activiteiten van de geötrooieerde VOC waren particuliere slavenhandelaren de belangrijkste klanten van veel Zeeuwse toeleveranciers voor de scheepvaartsector in de tweede helft van de achttiende eeuw. Slavenschepen hadden door hun relatief grote bemanningen, de grote aantallen mensen die ze vervoerden en hun lange reizen veel hogere equipagekosten dan de meeste particuliere schepen op andere routes. Dat maakte de slavenhandel extra belangrijk in Middelburg en Vlissingen, steden waarin zoveel scheepvaart onder druk stond door Hollandse concurrentie. Behalve de hoge kosten voor uitredingen – die grotendeels in de lokale economie terechtkwamen – moesten slavenhandelaren bovendien veel geld uitgeven aan een tweede categorie kosten: het handelscargazoen. Daarover gaat het volgende hoofdstuk.

5. Het handelsbedrijf

Op een woensdagochtend in de zomer van 1779 schrokken veel Middelburgers van een luide, dreunende knal. Glazen trilden in hun sponningen, deuren vlogen open, de aarde beefde kortstondig.¹ De bron van de klap lag ruim een kilometer ten zuiden van de stad, bij buskruitmolen *De Granadier*. Op deze noodlottige ochtend ontplofte een grote hoeveelheid buskruit in het drooghuis naast de molen. Voor Jan Riemens, arbeider op de buskruitmolen, was de ontploffing fataal. Toegesnelde mensen vonden zijn zwaar verminkte lichaam tussen de puinhopen.² De ramp was niet het eerste ongeval op een Walcherse kruitmolen en ook niet het laatste. Aan het begin van de achttiende eeuw was de Vlissingse kruitmolen met de toepasselijke naam *Niemand Zonder Vijand* de lucht in gesprongen en ruim twee decennia na 1779 werd de *Granadier* weer getroffen door een ontploffing.³ Buskruitproductie was riskant, maar de Walcherse kruitmolens profiteerden van de maritieme sector op het eiland. Vooral kantoren die actief waren in de slavenhandel waren goede klanten, aangezien buskruit onmisbaar was in de slavenhandel.

Slavenhandelaren exporteerden een enorme variëteit aan handelsproducten naar West-Afrika om te ruilen tegen slaven. Behalve buskruit hadden zij onder meer textiel, wapens en alcoholische dranken nodig. De extra vraag naar deze producten voor de slavenhandel leverde een stimulans op voor producenten. De Staten-Generaal noemden de slavenhandel in 1789 dan ook “een der voordeeligste takken van de commercie, in zo verre die zyn invloed verspreyd over eene meenigte van fabryken en manufactuuren, welker debiet daar door word vermeerderd.”⁴ In het achterland van Liverpool stimuleerde de slavenhandel mede het ontstaan van textielindustrie en wapenindustrie. Ook rond Nantes vestigden zich textielabrikanten die voor de West-Afrikaanse markt produceerden. Om te bekijken hoe groot het economische aanjaageffect op Walcheren was, is het nodig om eerst de West-Afrikaanse markten waarin lokale slavenhandelaren actief waren onder de loep te nemen. Afrikaanse handelaren eisten voor iedere ruiltransactie een zorgvuldig samengesteld pakket van verschillende handelsgoederen. De specifieke wensen van Afrikaanse consumenten hadden daardoor een directe invloed

¹ *Middelburgsche Courant*, 12 augustus 1779. In het bericht staat foutief dat de kruitmolen *Den Eendragt* is gesprongen, een editie later werd deze fout rechtgezet. Idem, 14 augustus 1779.

² J. Adriaanse, ‘De kruitmolen “De Gouden Draek” in de Wilhelminapolder’, in *Arneklanken* 5/2 (2000), 20-22, 21.

³ E. van Wijk, ‘Kruitmolens op Walcheren’, in: *De Wete* 18/2 (1989), 8-18, 10, 12.

⁴ NL-HaNA, VWIS 1225, Extract uit de resolutien van de Staten-Generaal, 24 november 1789 (scan 1).

op het inkoopbeleid van Walcherse slavenhandelaren. In hoeverre kwam de productie van cargazoengooderen voor de slavenhandel ten goede aan de lokale economie?

5.1 West-Afrikaanse markten en Walcherse cargazoenen

Eén van de belangrijkste factoren die het financiële succes van een slavenreis bepaalden, was de samenstelling van het juiste pakket aan handelsgoederen. Zowel op de kust van Guinea als die van Loango-Angola was heftige concurrentie van slavenhandelaren uit diverse Europese landen. Het aanbod aan slaven was daarentegen beperkt. Dat resulteerde in lange wachttijden aan de West-Afrikaanse kust. MCC-slavenschepen verbleven gemiddeld 7,5 maand in West-Afrika voordat ze de oversteek naar West-Indië maakten.⁵ Om de concurrentieslag aan te kunnen, was het voor kapiteins van groot belang om handelsgoederen aan boord te hebben waarnaar in Afrika voldoende vraag bestond. In de woorden van de Middelburgse kapitein Cornelis Loeff: “wie (...) het beste goet heeft, heeft de meeste negotie”.⁶ Dat sloeg niet alleen op de kwaliteit van de goederen, maar ook op het assortiment. Voor Walcherse slavenhandelaren was het daarom cruciaal om op de hoogte te blijven van marktontwikkelingen in West-Afrika. De cargazoenen waren het kostbaarste deel van iedere uitreding en verkeerde keuzes konden desastreus uitpakken.

Informatievoorziening en regionale verschillen

Betrouwbare informatie over West-Afrikaanse markten was onontbeerlijk bij de samenstelling van een cargazoen. Dat wisten ook de partners van het Vlissingse kantoor Snouck Hurgronje & Louijssen. Voor zover het hun eigen textielhandel kon helpen, deelden zij die informatie met andere lokale kantoren. Toen de directeurs van de MCC in 1769 Engelse textiel bestelden, lieten Snouck Hurgronje & Louijssen weten dat ze voor dat specifieke product beter een Indiase variant konden inkopen, op basis van “de laatste rapporte van Angola”.⁷ Enkele jaren later raadden ze de directeurs van de MCC aan een geruite stof te kopen voor een uitreding naar Guinea, “wjl tans op de kust geprefereert”.⁸ Voor slavenhandelaren waren hun kapiteins echter de belangrijkste bron van informatie. Zij spendeerden immers maanden op de West-Afrikaanse kust en waren bij uitstek kenners van de lokale marktcondities. Bij de MCC was het gebruikelijk dat kapiteins

⁵ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II’, 39.

⁶ NL-MdbZA, MCC 818, brief Cornelis Loeff aan directeurs MCC, 11 augustus 1784 (scan 245).

⁷ NL-MdbZA, MCC 413.2, brief Snouck Hurgronje & Louijssen aan directeurs MCC, 27 november 1769 (scan 25).

⁸ NL-MdbZA, MCC 1138.2, brief Snouck Hurgronje & Louijssen aan Henricus Kakelaar, 29 augustus 1774 (scan 28).

ruim vóór hun reis een cargalijs opstelden, waarin zij de directeuren een voorstel deden voor in te kopen handelsgoederen. Ook nadat de directeuren de bestellingen hadden geplaatst, hielden de kapiteins een actieve rol in het selectieproces. Kapitein Cornelis Loeff bracht in 1771 bijvoorbeeld een bezoek aan wapenleverancier Jan Baas Verdonk om te specificeren welke soort beugels hij wenste op de bestelde geweren.⁹ François Gaaswijk, die textiel leverde aan de MCC, nodigde een kapitein uit om in eigen persoon stoffen met de juiste patronen uit te zoeken.¹⁰

De exporten van Walcherse slavenhandelaren naar alle verschillende Afrikaanse regio's zijn onder te verdelen in zeven categorieën: (1) geweren, (2) buskruit, (3) textiel, (4) alcoholische dranken, (5) aardewerk/glas, (6) koper/ijzer en (7) messen/kralen/diversen.¹¹ Walcherse slavenschepen deden in West-Afrika echter veel verschillende handelsplaatsen aan, waar de specifieke marktcondities varieerden.¹² Toch is er voor de twee overkoepelende regio's (Guinea en Loango-Angola) een duidelijk onderscheid in cargazoenen die slavenhandelaren inkochten.¹³ MCC-kapitein Adriaan Jacobse maakte in 1764 een cargalijs voor zowel Guinea als Loango-Angola, omdat het doel van zijn aankomende slavenreis nog niet vast stond.¹⁴ Het eerste dat opvalt bij een vergelijking van de twee lijsten, is dat Jacobse voor Loango-Angola veel meer textiel nodig achtte. Niet alleen ging het om andere variëteiten, maar vooral de waarde van het textiel was in de Loango-Angola-cargalijs veel hoger. Als de directeuren Jacobse echter naar Guinea wilden sturen, dan nam hij graag veel meer geweren en buskruit mee.

De uitgebreide informatie in het MCC-archief biedt de mogelijkheid om de verschillen tussen de handel op de Guineakust en die op de Loango-Angolakust nader te onderzoeken. Uit de inkoopcijfers voor acht schepen (vier naar Loango-Angola, vier naar Guinea), blijkt dat de ingescheepte handelsgoederen inderdaad sterke verschillen laten zien (tabel 5-1). Waar textielgoederen op schepen naar Loango-Angola doorgaans

⁹ NL-MdbZA, MCC 1022.2, brief Jan Baas Verdoenk aan directeuren MCC, 26 april 1771 (scan 5).

¹⁰ NL-MdbZA, MCC 1012.2, brief François Gaaswijk aan directeuren MCC, 10 maart 1767 (scan 12).

¹¹ Deze onderverdeling werd gebruikt in een cargalijs voor het MCC-schip *Zorg*, maar is uitstekend toe te passen op andere cargazoenen. NL-MdbZA, MCC 1429.2, cargalijs voor *Zorg*, 1777 (scan 2).

¹² Anne Ruderman betoogt in een recent proefschrift dat slavenhandelaren de West-Afrikaanse kust conceptualiseerden als een serie individuele handelsplaatsen. Anne Elizabeth Ruderman, *Supplying the Slave Trade: How Europeans Met African Demand for European Manufactured Products, Commodities and Re-exports, 1670-1790* (Yale University, 2016), 62-108.

¹³ In de literatuur is de samenstelling van cargazoenen in de slavenhandel vaker behandeld, maar daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen Guinea- en Loango-Angola-cargazoenen. Unger, 'Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II', 33-34. Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 145-146. Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 92-93. Postma merkt terloops wel op dat op schepen naar Loango-Angola meer textiel meenamen. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 104-105.

¹⁴ Zie voor beide carga's, NL-MdbZA, MCC 1008.2, cargalijs voor de kust van Loango-Angola (scan 2) en cargalijs voor de kust van Guinea (scan 4).

bijna vier-vijfde van het totale cargazoen uitmaakten, was dat naar Guinea hooguit de helft.¹⁵ De MCC kocht voor handelsplaatsen aan de Guineese kust juist veel meer geweren en buskruit in. Dit is in overeenstemming met de voorkeuren van kapitein Jacobse in 1764. In de periode waarin de schepen in tabel 5-1 hun reizen uitvoerden (tussen 1755 en 1793) blijkt dat de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende categorieën cargazoengooederen een grote mate van stabiliteit kenden.

Tabel 5-1: Waarde van cargazoenen op diverse MCC-uitredingen ten slavenhandel

Uitreding	Geweer	Buskruit	Textiel	Dranken	Aardewerk & glas	Koper & ijzer	Messen, kralen, overig	Totaal
	f	f	f	f	f	f	f	f
<i>Loango-Angola</i>								
Prins Willem de Vijfde 4 (1755)	2.605 (6%)	2.955 (7%)	33.012 (75%)	3.538 (8%)	449 (1%)	674 (2%)	1.041 (2%)	44.274
Nieuwe Hoop 2 (1764)	1.642 (4%)	3.413 (8%)	32.398 (79%)	2.157 (5%)	339 (1%)	398 (1%)	644 (2%)	40.991
Watergeus 1 (1773)	2.745 (4%)	4.650 (7%)	57.132 (82%)	3.911 (6%)	411 (1%)	605 (1%)	150 (0%)	69.604
Vergenoegen 3 (1793)	2.489 (4%)	4.260 (7%)	46.544 (77%)	4.345 (7%)	777 (1%)	785 (1%)	991 (2%)	60.191
<i>Guinea</i>								
Drie Gezusters 1 (1755)	3.752 (14%)	5.720 (21%)	11.716 (44%)	1.728 (6%)	74 (0%)	1.545 (6%)	2.231 (8%)	26.764
Haast U Langzaam 1 (1764)	5.169 (12%)	8.290 (20%)	18.645 (45%)	2.580 (6%)	248 (1%)	1.751 (4%)	4.762 (11%)	41.445
Welmeenende 3 (1773)	3.203 (11%)	6.010 (20%)	14.172 (47%)	3.035 (10%)	278 (1%)	1.722 (6%)	1.462 (5%)	29.880
Zeemercur 3 (1791)	4.811 (11%)	8.080 (19%)	17.615 (42%)	8.049 (19%)	464 (1%)	1.326 (3%)	2.047 (5%)	42.392

Bron: MCC, diversen (m.n. cargaboeken). Achter de scheepsnaam staat het uitredingsnummer van het betreffende schip en tussen haakjes het jaar van uitreding. De getallen in de tabel betreffen de prijzen van de cargazoenen zonder onkosten (o.a. verzekeringen) en zonder kortingen voor contante levering en rabat.

Niet alleen de verhoudingen tussen de categorieën handelsproducten verschilden voor de twee bestemmingen, maar ook de specifieke producten die de directeurs bestelden voor beide regio's. Een groot deel van de textiel die zij inkochten voor Loango-Angola bestond uit guinees, een Indiase katoenen stof (zie tabel 5-2). Voor de vier reizen naar Guinea in tabel 5-1 vonden de directeurs het beter om meer sitsen mee te geven aan

¹⁵ Het verschil is ook van toepassing op schepen die niet in tabel 5-1 staan. Bij het schip *Hof van Zeeland*, dat in 1732 voor rekening van de MCC naar Loango-Angola voer, bestond bijvoorbeeld 71,5 procent van de cargazoenswaarde uit textiel. Unger, 'Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II', 34. Bij de uitreding van de *Prins Willem de Vijfde* naar Guinea in 1762 was het textieltaandeel iets minder dan 50 procent. Ad Tramper, *Een Zeeuws slavenschip. Na de Kust van Guiné om slaven, de wind oost* (Vlissingen 2014), 23.

hun kapiteins. Dit was eveneens een katoenen stof, geveerd of bedrukt met fleurige patronen. Afrikaanse consumenten hadden een voorkeur voor stoffen met allerlei patronen, want ook andere veelgebruikte stoffen als nicanezen, bajutepauts, chellous, topzeils, roemaals en lemeniassen waren daarvan voorzien. Het specifieke patroon en de kwaliteit van de stof was van groot belang. Cornelis Loeff meldde in 1784 vanuit Guinea dat hij van een bepaald soort kleine doeken maar twaalf goede exemplaren had, “de resteerende is gelijk de pest voor de negers, indien sij deselve maar sien”.¹⁶

Tabel 5-2: Belangrijkste textielsoorten op acht MCC-slavenschepen, 1755-1793

Loango-Angola		Guinea			
	<i>f</i>		<i>f</i>		
1	guinees	47.627	1	sitsen (divers)	10.779
2	nicanezen	19.187	2	guinees	4.869
3	bajutepauts	15.102	3	chellous	4.511
4	chellous	13.449	4	katoen (divers)	3.700
5	bherms/topzeils	13.194	5	roemaals	3.112
6	sitsen (divers)	11.096	6	cholet doek	2.813
7	lemeniassen	5.864	7	allegiassen	2.612
8	katoen (divers)	5.387	8	broulis	2.535
9	baftas	3.769	9	betilles sestergantijn	2.001
10	lakens (divers)	3.702	10	cherriederries	1.991
11	corroots	3.283	11	nicanezen	1.934
12	roemaals	3.175	12	kleden	1.681
13	linnen	3.161	13	palicats	1.618
14	zijde	2.593	14	betilles calawaphoe	1.489
15	baaien	1.936	15	boekjes	1.351
	diversen / overig	16.563		diversen / overig	15.153

Bron: MCC, *diversen* (m.n. *cargaboeken*). Het gaat om dezelfde acht schepen als vermeld in tabel 5-1.

Ook op het gebied van wapentuig verschilden Guinea-cargazoenen van Loango-Angola-cargazoenen. Naar de eerstgenoemde regio gingen vooral diverse soorten soldatengeweren, compagniesgeweren en Deense geweren. De export naar Loango-Angola bestond voor een groot gedeelte uit speciale ‘Angola geweren’. De buskruitvaatjes die de MCC naar Guinea stuurde kwamen in drie verschillende formaten (rond de 8 pond, 18 pond en 36 pond). Naar Loango-Angola gingen enkel kleine vaatjes van ongeveer 6 pond. In het algemeen valt op dat de handelsgoederen die naar Guinea gingen een grotere mate van diversiteit kenden. Binnen de overkoepelende regio’s waren er onderlinge verschillen in handelsplaatsen. Opvallend is de handel in de Golf van Bonny, de oostelijkste regio van Guinea.¹⁷ MCC-kapiteins die naar deze Golf voeren

¹⁶ NL-MdbZA, MCC 818, brief Cornelis Loeff aan directeuren MCC, 11 augustus 1784 (scan 245).

¹⁷ De Kaap Lopez (tegenwoordig in Gabon) was de oostelijkste plaats van de Guineakust.

(onder andere naar de handelsplaats Calabar) namen veel meer textiel mee dan naar andere plaatsen in Guinea. Een Calabar-cargazoën leek dan ook meer op een Loango-Angola-cargazoën.¹⁸

Dat de markt in Guinea wezenlijk verschilde van die van Loango-Angola, blijkt ook uit een analyse van enkele Franse slavenschepen door John Everaert. Hij analyseerde de cargazoenen aan boord van verschillende slavenschepen die uit Nantes vertrokken in de tweede helft van de achttiende eeuw. Ook op die schepen waren textielwaren (vooral de duurere variëteiten) prominenter vertegenwoordigd in cargazoenen bestemd voor Loango-Angola dan in cargazoenen bestemd voor Guinea.¹⁹ Dat schepen uit verschillende Europese landen soortgelijke handelsgoederen meenamen naar gelijke bestemmingen is niet verbazingwekkend. Het bevestigt dat slavenhandelaren zeer nauwkeurig rekening moesten houden met de specifieke Afrikaanse markt waar ze wilden handelen en dat de cargazoenen een grote mate van standaardisatie kenden.

De impact van de handelssystematiek op Walcheren

De manier waarop Europese kapiteins en Afrikaanse handelaren met elkaar handeldreven, had directe invloed op het inkoopbeleid van slavenhandelaren op Walcheren. Langs de hele West-Afrikaanse kust was de handelssystematiek in grote lijnen gelijk.²⁰ Europeanen die Afrikaanse goederen of mensen wilden inkopen, kwamen met de verkoper eerst een prijs overeen. Die prijs werd uitgedrukt in een gestandaardiseerde rekeneenheid. In handelsplaatsen langs de kust van Guinea rekende men op bijna alle handelsplaatsen in 'onsen'. In veel plaatsen langs de Loango-Angolakust was de 'pees' in gebruik. Vervolgens gaf de Europeaan handelsgoederen in ruil voor de ingekochte goederen of mensen. Die goederen werden ook gewaardeerd in dezelfde gestandaardiseerde rekeneenheid. Een cruciaal onderdeel van de ruilhandel was dat deze plaats vond in 'sortimenten'. Een sortiment bestond uit een gevarieerd pakket Europese handelswaar. Europeanen konden zelden slaven of goederen kopen in ruil voor een grote hoeveelheid van slechts één Europees product.

Welke gestandaardiseerde rekeneenheid handelaren in een bepaalde regio gebruikten, was afhankelijk van historische factoren. De Guineese ons of *ounce* had zijn

¹⁸ Enkele reizen van de MCC-snauw *Jonge Willem* gingen naar deze regio, destijds 'Bocht van Gabon' of simpelweg 'de Bogt' genoemd. Zie NL-MdbZA, MCC 665, scheepsboek *Jonge Willem*.

¹⁹ Everaert, *De Franse slavenhandel*, 42-47.

²⁰ Zie bijvoorbeeld P. Labarthe, *Voyage a la Côte de Guinée ou Description des Côtes d'Afrique (...)* (Parijs 1805), 290-297.

oorsprong in de omvangrijke goudhandel in Guinea.²¹ Aan het eind van de zeventiende en begin van de achttiende eeuw stond een ons gelijk aan de hoeveelheid Europese handelswaar die benodigd was om één ons goud (een gewichtsaanduiding voor rond de 30 gram) aan te schaffen. In de loop van de achttiende eeuw steeg de goudprijs op de Guineese kust echter sneller dan de hoeveelheid handelswaar die met de term ‘ons koopmanschappen’ werd aangeduid. In 1733 was 5 ons goudgewicht bijvoorbeeld 6 ons koopmanschappen waard.²² In de jaren tachtig betaalde een MCC-kapitein in dezelfde regio al 208 ons koopmanschappen voor ruim 99 ons goud.²³ Gemiddeld genomen was 1 ons goudgewicht in de tweede helft van de achttiende eeuw gelijk aan 2 ons aan koopmanschappen.²⁴ Een ons was onderverdeeld in 16 engels, terwijl 8 onsen samen 1 mark was.²⁵ De pees in Loango-Angola had zijn oorsprong in de textielhandel, die in deze regio dominant was. Eén pees sloeg aanvankelijk op een stuk (‘peça’) textiel.²⁶ In de loop van de achttiende eeuw rekenden handelaren alle handelswaar om naar stukken textiel, door MCC-kapiteins ‘pees’ genoemd. De pees als rekeneenheid vervulde eenzelfde rol als de ons koopmanschappen in Guinea. De pees was niet verder onderverdeeld in kleinere eenheden, hoewel handelaren wel spraken van een halve pees of een kwart pees. In andere delen van West-Afrika gebruikten handelaren

²¹ Zie voor een introductie tot de ‘ons’: Karl Polanyi, ‘Sortings and ‘Ounce Trade’ in the West African Slave Trade’, in: *Journal of African History* V/3 (1964), 381-393. Marion Johnson, ‘The Ounce in Eighteenth-Century West African Trade’, in: *Journal of African History* VII/2 (1966), 197-214. George Metcalf, ‘Gold, Assortments and the Trade Ounce: Fante Merchants and the Problem of Supply and Demand in the 1770s’, in: *Journal of African History* 28 (1987), 27-41.

²² Zoals blijkt uit een marktbrief opgesteld door een directeur-generaal van de WIC. NL-HaNA, 1.05.14, Nederlandse bezittingen op de kust van Guinea (NBKG), inv. nr. 238, factuur en marktbrief der koopmanschappen, door directeur-generaal Jan Pranger, bestemd voor schipper van het schip *Piershil*, 4 oktober 1733 (scan 69). “Voor vijf once liquide goud zal 6 oncen aan coopmans: gevalideert werden”. Deze marktbrief was geldig voor de zogenoemde bovenkust, het gebied waar MCC-schepen ook handel dreven. Ibid, instructie voor de schipper (scan 64).

²³ NL-MdbZA, MCC 863, carga- en negotieboek *Nieuwe Hoop* 9, 1783-1785 (scan 24).

²⁴ Dat blijkt uit diverse contemporaine bronnen. Een duidelijke is het verslag van een vraag en antwoord uit een Brits parlementair onderzoek naar de slavenhandel uit 1777: “Explain the matter of giving what you call so many ounces of gold, and so many ounces of trade for a slave? [Antwoord van de Londense koopman Mr. Coghlan:] An ounce of gold is reckoned two ounces of trade, therefore if a slave cost 12 ounces of trade in which an ounce of gold must be given, then 10 ounces of trade are actually given, together with 1 ounce of gold equal to two ounces of trade.” Minutes of Enquiry into Administration of the West African Trade, *Journals of the Board of Trade and Plantations*, 84 (1777), 311. Aan het begin van de negentiende eeuw was de goudprijs volgens De Marees iets gedaald en was een ons koopmanschappen 25 tot 30 procent minder waard dan goud. J.A. de Marée, *Reizen op en beschrijving van de Goudkust van Guinea*, deel II (Amsterdam 1818), 244.

²⁵ Dus 1 mark = 8 ons = 128 engels. Deze onderverdeling was gebaseerd op Guineese goudgewichten. In Europese goudgewichten was de onderverdeling anders.

²⁶ Over de pees als rekeneenheid is zelden gepubliceerd. Everaert behandelt deze wel in zijn boek over de Franse slavenhandel. Zie Everaert, *De Franse Slavenhandel*, 134-160. Historici verwarren de pees wel eens met andere termen uit de slavenhandel, zoals *Piezas de Indias*. Dit was echter een in de zeventiende eeuw ontstane term voor een jonge, sterke en gezonde mannelijke slaaf. Ook moet de pees niet verward worden met *peso*, een Spaanse koloniale munteenheid.

rekeneenheden die gebaseerd waren op andere handelswaren, zoals schelpen (cauries) of ijzer.²⁷

De handelswaar die kapiteins meenamen naar West-Afrika had dus zowel een Nederlandse inkoopprijs (door MCC-kapiteins vaak aangeduid met de term ‘vaderlandse prijs’) als een West-Afrikaanse verkoopprijs (de ‘kustprijs’). Een uitwerking van enkele transacties van MCC-kapiteins kan de handelssystematiek verduidelijken. Begin 1775 lag kapitein Jan van Sprang met het fregat *Vis* voor anker bij Kaap Lahoe (tegenwoordig Grand-Lahou in Côte d’Ivoire). Op 3 maart kocht hij van een lokale handelaar twaalf mensen: zes mannen, vier vrouwen en twee kinderen.²⁸ De overeengekomen prijs bedroeg 11 ons per man, 9 ons per vrouw en 8 ons per kind. In totaal moest Van Sprang dus voor 118 ons Europese koopmanschappen overleggen. Ieder handelsproduct dat de kapitein uit het ruim liet halen, had een bepaalde waarde in onsen. Deze waarde had geen relatie met de Nederlandse inkoopprijs. In een zogenoemd negotieboek vermeldde de kapitein nauwkeurig alle handelstransacties. Hij noteerde zowel de inkooprijzen van de betreffende goederen in guldens als de prijs in onsen/engels. Uit het negotieboek valt deze specifieke transactie te reconstrueren als in tabel 5-3.

Jan van Sprang betaalde de 12 slaven met 29 verschillende Europese goederen. Deze hadden de MCC bij de inkoop *f* 1.757,28 gekost. In kustprijzen betaalde de kapitein bij deze transactie in totaal 118 ons en 15 engels. Dat hij 15 engels teveel betaalde kwam wellicht door een rekenfout.²⁹ De gemiddeld door de MCC betaalde prijs per ons bedroeg bij deze transactie *f* 14,77. Door variatie in zowel de inkooprijzen van verschillende producten in Middelburg als de kustprijzen in Guinea, was de gemiddelde prijs per ons niet voor ieder product gelijk. Hoe hoger het ruilgoed in de tabel staat, hoe duurder het voor de MCC was als ruilgoed. Een stuk blauw guinees had in Middelburg bijvoorbeeld *f* 13,75 gekost en was op de Afrikaanse kust 10 engels waard. Omgerekend komt dit op *f* 22 per ons. Handelen in geweren was een stuk voordeliger voor de compagnie: een Deens geweer met een Nederlandse inkoopprijs van *f* 3,30 was op de kust 6 engels waard (omgerekend slechts *f* 8,80 per ons).³⁰ Voor de compagnie was het dus voordelig geweest om de slaven geheel in geweren te betalen, maar dat was

²⁷ Aan de Guineese Bovenkust waren onsen in gebruik tussen Kaap Lahoe en de Goudkust. Voor transacties in noordelijker gelegen handelsplaatsen geven de negotieboeken van de MCC geen prijzen in onsen op. Voor het gebruik van Europese producten als rekeneenheid, zie ook Jean Barbot, *A description of the coasts of north and south-Guinea, and of Ethiopia inferior (...)* (Londen 1732), 44.

²⁸ Zie NL-MdbZA, MCC 1136, 3 maart 1776 (scan 48).

²⁹ Bij het invoeren van transacties in negotieboeken van de MCC in spreadsheets op de computer, komen vaker rekenfouten naar voren. Het waren dan ook complexe transacties en eigenlijk is het verbazingwekkend dat de berekeningen meestal klopten.

³⁰ Vergelijk W.A. Richards, ‘The import of firearms into West-Africa in the Eighteenth Century’, in: *The Journal of African History* 21/1 (1980), 43-59, 48-49.

onmogelijk. Betaling geschiedde immers in sortimenten, waarbij de verkopers van slaven duurdere en goedkopere producten door elkaar eisten.

Tabel 5-3: Een slavenhandelstransactie bij Kaap Lahoe, 3 maart 1775

Stuks	Artikel	Nederlandse inkoopprijs		Afrikaanse verkoopprijs		f/O
		Totaalprijs f	Stukprijs f	Totaalprijs O e	Stukprijs O e	
1,5	roodt armozijn	50,25	33,50	1 14	1 4	26,80
5	sightermans zaaij	130,00	26,00	5 0	1 0	26,00
3	blauwe genees	41,25	13,75	1 14	0 10	22,00
2	witte bouquet chitz	20,00	10,00	1 0	0 8	20,00
1	roemals sestergandie	9,50	9,50	0 8	0 8	19,00
5,5	zeijde palicatse doeken	127,88	23,25	6 14	1 4	18,60
3	blauwe chismis doeken	27,00	9,00	1 8	0 8	18,00
9	pattenantse chitzen groote	78,75	8,75	4 8	0 8	17,50
2	blauwe lemeniassen	21,50	10,75	1 4	0 10	17,20
7	blauwe carriedaries	59,50	8,50	3 8	0 8	17,00
3	betilles sestergantij	49,50	16,50	3 0	1 0	16,50
2	roode chelassen	16,00	8,00	1 0	0 8	16,00
3	zeijde roemals	60,00	20,00	3 12	1 4	16,00
10	rouwaanse cholette doek	77,50	7,75	5 0	0 8	15,50
1	21 staven luijks ijzer	30,58	30,58	2 0	2 0	15,29
3	kelders à 6 kannen annijs	8,18	2,73	0 9	0 3	14,53
1	24 copere neptens 35lb	21,70	21,70	1 8	1 8	14,47
20	vaten kruijt 17lb	139,00	6,95	10 0	0 8	13,90
26	dozijn mans bleijne messen	22,10	0,85	1 10	0 1	13,60
21	vaten kruijt 34lb	283,50	13,50	21 0	1 0	13,50
13	halve ankers moudt bwijn	42,90	3,30	3 4	0 4	13,20
1	100lb armringen	51,50	51,50	4 0	4 0	12,88
21	ankers moudt brandewijn	130,20	6,20	10 8	0 8	12,40
8	lang fijn geweer	36,40	4,55	3 0	0 6	12,13
27	fijn gegraveert geweer	121,50	4,50	10 2	0 6	12,00
19	dozijn namaak bosse messen	28,50	1,50	2 6	0 2	12,00
1	dozijn cas spiegels	1,20	1,20	0 2	0 2	9,60
14	bruijn deens geweer	46,20	3,30	5 4	0 6	8,80
8	cordt compagnies geweer	25,20	3,15	3 0	0 6	8,40
Totaal		1.757,28		118 15		
Gemiddeld						14,77

Bron: MCC 1136, negotieboek Vis 1, 3 maart 1775. Aankoop van 6 mannen, 4 vrouwen, 1 jongen en 1 meisje. De prijzen in guldens zijn omgerekend naar decimale bedragen. De prijzen in onsen en engels zijn weergegeven in achttiende-eeuwse notatie. De bron vermeldt van de Afrikaanse verkoopprijs alleen de totaalprijs, de stukprijs is op basis daarvan berekend. Voor de staven ijzer, de koperen nepten en de armringen zijn de stukprijzen niet gegeven, omdat deze te klein zijn om in engels uit te drukken. Spelling uit de bron overgenomen.

Tabel 5-4: Een slavenhandelstransactie bij Malembo, 25 februari 1765

Stuks	Artikel	Nederlandse inkoopprijs		Afrikaanse verkoopprijs		f/pees
		Totaalprijs f	Stukprijs f	Totaalprijs pees	Stukprijs pees	
8	blouwe bajutapous	124,00	15,50	20,0	2,5	6,20
8	lange engelse nicanees	96,00	12,00	16,0	2,0	6,00
8	engelse topzijls	92,00	11,50	16,0	2,0	5,75
19	blauw guinees	323,00	17,00	57,0	3,0	5,67
9	chillous kl ruijte	123,75	13,75	22,5	2,5	5,50
5	half ankers moud	18,00	3,60	5,0	1,0	3,60
9	angools geweer	29,70	3,30	9,0	1,0	3,30
26	vaaten kruijt 6lb	84,50	3,25	26,0	1,0	3,25
12	dozijn geele egte messen	9,30	0,78	3,0	0,25	3,10
3	kordt soldate geweer	9,00	3,00	3,0	1,0	3,00
2	platilies	5,75	2,88	2,0	1,0	2,88
1	kelders a 6 kann anijs	2,75	2,75	1,0	1,0	2,75
5	kelders a 6 kannen mout	13,50	2,70	5,0	1,0	2,70
9	ijzere staven	11,93	1,33	4,5	0,5	2,65
0,5	allegrasse	7,25	14,50	3,0	6,0	2,42
2,5	rood laken	4,84	1,94	2,5	1,0	1,94
2,5	blouw laken	3,75	1,50	2,5	1,0	1,50
8	wijnromers	0,50	0,06	0,5	0,06	1,00
46	aarde kannen	4,50	0,10	4,5	0,1	1,00
Totaal		964,01		203,0		
Gemiddeld						4,75

Bron: MCC 825, negotieboek *Nieuwe Hoop* 2, 25 februari 1765. Aankoop van 5 mannen, 2 vrouwen en 2 jongens. De prijzen in guldens zijn omgerekend naar decimale bedragen. Spelling uit de bron overgenomen.

Een tweede voorbeeldtransactie komt van kapitein David Mulders van de *Nieuwe Hoop*. Hij bevond zich in 1765 bij Malembo, een handelsplaats op de Loango-Angolakust. Op 25 februari kocht hij van vijf verschillende Afrikaanse makelaars in die kustplaats negen mensen. Hij betaalde voor drie mannen 25 pees per hoofd, voor twee mannen 23,5 pees per hoofd, voor twee vrouwen 22 pees per hoofd en voor twee kinderen 18,5 pees per hoofd. Het totaalbedrag bedroeg 203 pees. Hiervoor moest hij iets meer dan f 964 aan handelswaar inruilen, gewaardeerd tegen de Nederlandse inkoopprijs. De gemiddelde guldenprijs per pees bedroeg in deze transactie f 4,75. Ook in Loango-Angola was het handelen in textiel relatief duur voor de compagnie, maar ook daar was dit onontkoombaar. Volgens Mulders moest hij voor een man van 24 pees betalen “2 pc [stuks] blouw gunees, 1 pc chellous, 1 pc lange nicanees, 1 pc bajotapous, 1 pc engelsche topzijl, hetwelke te zamen 6 lange stukken panewerk is en bedraagt 15 pees en de

resterende 9 pees moet betaalt worden met 3 vaten cruijt, 2 stukken geweer, 1 kelder of alf anker moudt, 1 ijzere staaf, 2 dozijn messen, 5/8 elle laken, 6 tafelborden en 5 aarde kannen soo als het best wilt schikken met het kleyngoet”.³¹

De verplichte betaling in sortimenten betekende dat Walcherse slavenhandelaren bij de inkoop van hun cargazoenen een zeer grote variëteit aan handelswaar moesten aanschaffen. Het was immers onmogelijk om een slaaf te kopen in ruil voor alleen geweren en buskruit, of in ruil voor alleen ijzeren staven. Die eigenschap van de slavenhandel leidde ertoe dat Walcherse kantoren veel andere lokale kooplieden in moesten schakelen om goede cargazoenen samen te stellen.

Stijgende slavenprijzen

Vanuit Walchers perspectief werd de inkoopprijs van een slaaf bepaald door drie factoren: (1) de inkoopprijs van de ruilgoederen op Walcheren, (2) de Afrikaanse waarde van deze ruilgoederen in kustprijzen en (3) de kustprijs van slaven in West-Afrika.³² De lokale inkooprijzen op Walcheren hadden een directe invloed op de slavenprijs voor Walcherse slavenhandelaren. Indien Engelse of Franse slavenhandelaren vergelijkbare ruilgoederen goedkoper konden inkopen, hadden zij dus ook een concurrentievoordeel. Volgens de abbé Proyart verschilden de slavenprijzen per Europese natie dan ook, afhankelijk van de Europese inkoopwaarde van de goederen die zij inruilden tegen de slaven.³³ L. Degrandpré, een Fransman die West-Afrika in de jaren tachtig van de achttiende eeuw bezocht, meende dat Franse slavenhandelaren hogere kustprijzen konden betalen dan Nederlandse en Engelse concurrenten.³⁴ Dat kwam volgens hem door de grootschalige Franse textielindustrie, een concurrentievoordeel dat de Engelsen later mogelijk overnamen door de Industriële Revolutie.³⁵ Toch waren de prijsverschillen slechts relatief, want ook voor Franse slavenhandelaren waren textielsoorten relatief gezien de duurste handelsproducten.³⁶ De prijzen die Walcherse kantoren betaalden voor de handelsgoederen schommelden enigszins, afhankelijk van allerlei factoren.

³¹ NL-MdbZA, MCC 818, brief David Mulders aan directeuren MCC, 27 januari 1765 (scan 48).

³² David Richardson noemt nog een factor: de samenstelling van het sortiment goederen. David Richardson, 'West African Consumption Patterns and English Slave Trade', in: Henry A. Gemery en Jan S. Hogendorn (red.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York 1979), 303-330, 322.

³³ "(...) le chereté des esclaves, pour une Nation, dépend du prix qu'elle met elle-même aux marchandises qu'elle porte aux negres". Abbé Proyart, *Histoire de Loango, Kakonge, et autres Royaumes d'Afrique* (...) (Parijs 1776), 155-156. Naar inkooprijzen van vergelijkbare ruilgoederen voor de slavenhandel in verschillende Europese havens is nog geen vergelijkend onderzoek gedaan.

³⁴ L. Degrandpré, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787* (Parijs 1801), XXII.

³⁵ Zie voor de Franse en Engelse textielindustrieën § 5.2.

³⁶ Everaert, *De Franse slavenhandel*, 45.

Buskruitmolens verhoogden de prijzen van hun product bijvoorbeeld in oorlogstijd en de prijzen van diverse soorten Indiase textiel was mede afhankelijk van de aanvoer ervan door de VOC. De handel in sortimenten verzwakte echter het effect van de prijsstijging van een enkel product.

De waarde van Europese handelswaar uitgedrukt in Afrikaanse kustprijzen was opvallend stabiel in de achttiende eeuw. Een vergelijking tussen lijsten van kustprijzen voor diverse jaren in de achttiende eeuw laat weinig tot geen schommelingen zien.³⁷ Zo was blauw guinees bij Kaap Lahoe in de achttiende eeuw vrijwel altijd 10 engels waard en gaven handelaren hetzelfde product op de Loango-Angolakust meestal een waarde van 3 pees. Deze prijsstabiliteit was volgens Karl Polanyi het gevolg van het karakter van de Afrikaanse markten. Traditie zou bij de prijsbepaling een net zo belangrijke rol hebben gespeeld als de combinatie van vraag en aanbod.³⁸ Polanyi overdreef de stabiliteit van de Afrikaanse markten, want voor enkele producten traden wel degelijk lichte schommelingen in waardering op.³⁹ Bovendien steeg de prijs van slaven in kustprijzen in de achttiende eeuw explosief door een enorme toename van de vraag ernaar door Europese slavenhandelaren, kortom: door marktwerking.

Stukken van de MCC laten de stijging van de Afrikaanse slavenprijzen duidelijk zien. In 1756 schreef kapitein Maarten Stam dat bij Kaap Lahoe een man 7 ons kostte en een vrouw 6 ons.⁴⁰ Kapitein Jacobse betaalde een decennium later bij dezelfde plaats 9 ons per man en 8 ons per vrouw.⁴¹ Nog eens tien jaar later in 1775 waren de gemiddelde prijzen respectievelijk 11 en 9 ons.⁴² In deze twintig jaar waren de slavenprijzen bij Kaap Lahoe dus met meer dan 50 procent

Tabel 5-5: Gemiddelde slavenprijzen in Loango-Angola en Guinea

Periode	Loango-Angola	Guinea
	<i>f</i>	<i>f</i>
1741-1745	-	80
1746-1750	66	-
1751-1755	95	99
1756-1760	65	96
1761-1765	76	123
1766-1770	129	142
1771-1775	164	149
1776-1780	-	140
1781-1785	-	139
1786-1790	-	158
1791-1795	136	193

Bron: MCC diversen, scheepsboeken. De jaren slaan op de vertrekjaren van de schepen uit Middelburg. In deze tabel zijn de gegevens verwerkt van 99 MCC-reizen, 27 naar Loango-Angola en 72 naar Guinea.

³⁷ Zie bijvoorbeeld Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 423, Johan Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies* (tweede editie, Londen 1737), 163-166. Proyart, *Histoire de Loango*, 153-155. Pierre Labarthe, *Voyage à la côte de Guinée* (Parijs 1803), 251-252, 291-294.

³⁸ Karl Polanyi, *Dahomey and the Slave Trade: an Analysis of an Archaic Economy* (Washington 1968).

³⁹ Johnson, 'The Ounce in Eighteenth-Century West African Trade' en Metcalf, 'Gold, Assortments and the Trade Ounce'.

⁴⁰ NL-MdbZA, MCC 328, Brief van Maarten Stam aan directeuren MCC, 16 januari 1756 (scan 5).

⁴¹ NL-MdbZA, MCC 1005, carga- en negotieboek *Prins Willem de Vijfde* 9.

⁴² NL-MdbZA, MCC 1136, carga- en negotieboek *Vis* 1.

gestegen. In de jaren tachtig zakte de slavenprijs licht, om in de jaren negentig nieuwe hoogten te bereiken. De prijs bij Malembo aan de Loango-Angola kust vertoonde eveneens een stijgende lijn. Kapitein Jacobse betaalde in 1755 een onverwacht hoge prijs van ruim 27 pees per hoofd, maar in 1760 en 1765 betaalden MCC-kapiteins zo'n 20 pees per hoofd.⁴³ Vanaf de tweede helft van de jaren zestig steeg de prijs snel en in 1775 was deze gestegen naar 38 pees. Als gevolg van deze prijsstijging steeg ook de gemiddelde slavenprijs per hoofd, uitgedrukt in guldens (zie tabel 5-5). Walcherse schepen moesten immers meer handelsgoederen meebrengen om een gelijkblijvend aantal slaven in te kunnen kopen. De stijging van de slavenprijzen had niet tot gevolg dat Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren minder slaven gingen inkopen. Het gemiddeld aantal slaven op Walcherse slavenschepen daalde slechts licht in de tweede helft van de achttiende eeuw.⁴⁴

De stijging van de West-Afrikaanse slavenprijzen leidde ertoe dat Walcherse slavenhandelaren meer handelswaar moesten meegeven aan hun kapiteins. De uitredingskosten namen daardoor toe. De waarde van de cargazoenen die de MCC inkocht voor slavenuitredingen vertoonde in de loop van de achttiende eeuw inderdaad een stijgende lijn, terwijl het gemiddeld per reis aantal ingekochte slaven niet navenant meesteg (tabel 5-6). Het meenemen van steeds grotere hoeveelheden handelswaar aan boord van slavenschepen leidde in de tweede helft van de achttiende eeuw tot praktische problemen. In 1786 stelde het Middelburgse College van Kooplieden:

[dat] de kosten ter equipering van een slavenschip, thans veel hoger zijn en te staan komen, als over 20 a 30 jaaren. De duurte der benooidige cargazoen goederen voor een armazoen van 300 koppen slaven, die men voor deezen met een capitaal van f 30 a 33000 konde inhandelen, thans en zedert 4 a 6 jaaren f 50000 en meerder noodig heeft; - dat op de kust de slaven duurder zijn door de vermeerderde afhaaling die zedert jaaren van alle natien heeft plaats gehad, en dat men zedert veele jaaren zelve grooter schepen heeft moeten gebruyken dan voor deezen, om de goederen voor een gecalculeerd aantal van 300 slaven benooidigt te kunnen bergen (...)⁴⁵

Al in de jaren zeventig werden slavenschepen van de MCC soms tot de nok toe gevuld met handelswaar. Bewindhebbers van de WIC wilden in 1776 enkele goederen bestemd voor een fort op de kust van Guinea met een schip van de MCC meegeven. De

⁴³ NL-MdbZA, MCC 980, carga- en negotieboek *Prins Willem de Vijfde 4*. MCC 990, carga- en negotieboek *Prins Willem de Vijfde 6*. MCC 818, brief David Mulders aan directeuren MCC, 27 januari 1765 (scan 50).

⁴⁴ Zie TSTD.

⁴⁵ NL-HaNA, VWIS 712, brief van het Middelburgse College van Kooplieden aan de WIC kamer Zeeland, 6 september 1786 (scan 20).

directeuren van de MCC moesten hen echter teleurstellen, “terwijl onse schepen zo met hunne cargazoenen, als met de slaven provisien, zoodanig vervuld zijn, dat het onmogelijk is, iets buiten dat te kunnen daar in brengen.”⁴⁶

Tabel 5-6: Gemiddelde waarde van MCC-cargazoenen

Periode	Loango-Angola		Guinea	
	Cargazoен	Slaven	Cargazoен	Slaven
1741-1745	-	-	f 25.227	292
1746-1750	f 27.987	340	-	-
1751-1755	f 44.108	348	f 27.018	255
1756-1760	f 32.719	420	f 30.191	303
1761-1765	f 36.427	380	f 36.394	290
1766-1770	f 48.365	330	f 36.241	213
1771-1775	f 57.766	320	f 39.661	213
1776-1780	-	-	f 46.930	270
1781-1785	-	-	f 39.541	246
1786-1790	-	-	f 51.071	288
1791-1795	f 58.669	393	f 40.372	200

Bron: MCC diversen, m.n. scheepsboeken. De eerste kolom per regio vermeldt de gemiddelde waarde van de cargazoenen zonder onkosten. De tweede kolom vermeldt het gemiddeld aantal ingekochte slaven. De waarde van het cargazoен gedeeld door het aantal slaven verschilt van de gemiddelde prijs per hoofd in tabel 5-5, aangezien de cargazoenen ook gebruikt werden om onkosten te betalen of Afrikaanse producten als ivoor in te kopen.

Tabel 5-6 laat nog een interessant fenomeen zien: MCC-slavenschepen naar Loango-Angola kochten doorgaan veel meer slaven in dan schepen naar Guinea. De waarde van Loango-Angola-cargazoenen lag dan ook hoger dan die van Guinea-cargazoenen. Dat was geen exclusieve strategie van de Commercie Compagnie, want ook het gemiddeld aantal ingekochte slaven op slavenreizen van andere kantoren was hoger voor reizen naar Loango-Angola.⁴⁷ Mogelijk was de aanvoer van slaven in Loango-Angola groter en stabiel. De boekhouding van de MCC levert echter nog een mogelijke verklaring. De inkoopprijs van slaven lag in Loango-Angola meestal lager dan in Guinea (uitgedrukt in guldens), maar dat gold ook voor de verkoopprijs van deze slaven in West-Indië. Per saldo was de brutomarge op de slavenhandel voor reizen naar Loango-Angola lager dan die op reizen naar Guinea.⁴⁸ De kapiteins moesten dus meer mensen inkopen om de

⁴⁶ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 26 februari 1776 (scan 45).

⁴⁷ TSTD. De enige uitzondering is de periode 1751-1755. Dit werd mogelijk veroorzaakt door de hoge slavenprijzen bij Loango-Angola in deze periode (zie tabel 5-5).

⁴⁸ Zie ook Bijlage C, tabel C-2. De periode 1756-1760 vormt een uitzondering.

indirecte uitredingskosten te dekken, die voor reizen naar beide hoofdregio's ongeveer gelijk lagen.

5.2 Poetry of color: textiel, de slavenhandel en Walcheren

Het belangrijkste product dat Walcherse slavenhandelaren exporteerden was textiel. Aan boord van hun slavenschepen laadden zij enorme hoeveelheden stoffen, variërend in vorm van zakdoeken tot grote rollen. Veel was van Aziatische makelij of nagemaakt naar Aziatisch voorbeeld. De kleden en doeken waren vaak prachtig gekleurd en voorzien van rijke patronen. Slavenhandelaren kochten stoffen op met namen als calawaphoe, bherms, corroots, chellous en cherriederries. Namen die tegenwoordig weinig herkenning oproepen, maar – in de woorden van antropoloog Michael Taussig – nog steeds “a poetry of color on the tongue” vormen.⁴⁹ Slavenschepen brachten in hoofdzaak katoenen stoffen naar West-Afrika, maar ook linnen, zijde en in mindere mate wol. In hoeverre had de exporthandel in textiel een impact op de lokale, Walcherse economie?

Aziatisch textiel en de VOC

Op de West-Afrikaanse markten die Europese slavenhandelaren aandeden was Aziatisch textiel al sinds de zestiende eeuw een gewild product. Portugese handelaren hadden de stoffen uit het Indiase subcontinent in Afrika geïntroduceerd.⁵⁰ Dat deze Indiase producten zo gewild waren, kwam mede door de ongeëvenaard hoge kwaliteit ervan. De helderheid en kleurvastheid was tot ver in de achttiende eeuw superieur aan die van vergelijkbare textielproducten uit Europa.⁵¹ Ook op Europese markten was Aziatisch textiel om die reden een veelgevraagd product. De aanvoer ervan in Europa was in de achttiende eeuw in handen van enkele geöctrooieerde handelscompagnieën, waaronder de VOC. Deze Compagnie bezat op het Indiase subcontinent diverse handelsposten. De belangrijkste regio's waar de bewindhebbers textielwaren inkochten waren Gujarat, de Coromandelkust en Bengalen. Deze drie centra van textielproductie leverden een diversiteit aan verschillende stoffen, hoewel ze elk hun specialiteiten hadden. Het noordwestelijk gelegen Gujarat stond vooral bekend om bedrukte katoenen stoffen. De oostelijke Coromandelkust was een belangrijke bron voor witte en geschilderde

⁴⁹ Michael Taussig, *What Color is the Sacred?* (Chicago 2009), 136.

⁵⁰ Henk den Heijer, 'Een Afrikaan in Leids laken. De Nederlandse textielhandel in West-Afrika, 1600-1800', in: Ebben, Den Heijer en Schokkenbroek (red.), *Alle streken van het kompas*, 277-294, 278-279.

⁵¹ Zie voor de Indiase productietechniek Judith H. Hofenk de Graaff, 'De techniek van sits en katoendruk', in: Ebeltje Hartkamp-Jonxis (red.), *Sits. Oost-west relaties in textiel* (Zwolle 1987), 22-30, met name 23-25.

katoentjes en uit het noordoostelijk gelegen Bengalen kwamen mousseline stoffen en gestreepte en geruite stoffen.⁵² Een deel van de textiel die de bewindhebbers van de VOC uit India importeerden, was gericht op de Afrikaanse afzetmarkt.⁵³ De naam van een Indiase stof als ‘guinees’ spreekt in dat opzicht boekdelen. In 1786 meldden enkele Walcherse slavenhandelaren dat “de lijnwaaten door de [VOC] aan te brengen, die voor de slaven negotie benodigt zijn, (...) in deeze landen geen aftrek vinden”.⁵⁴

De VOC had in Nederland zes Kamers, die ieder jaar twee veilingen hielden om geïmporteerde producten te verkopen. Het Indiase textiel verkochten de bewindhebbers op de najaarsveilingen. De Kamer Zeeland in Middelburg bood ongeveer een kwart van de totale VOC-importen aan.⁵⁵ Een veiling in Middelburg leverde de stad veel economische activiteit op: op de veilingen kwamen veel kopers af, hoewel Zeeuwen de grootste opkopers van textiel op de Middelburgse VOC-veilingen waren.⁵⁶ De grote aantrekkingskracht van een VOC-veiling was af te lezen aan de wisselkoers tussen Zeeland en Holland: in aanloop naar een Middelburgse VOC-veiling werd Zeeuws geld een stuk duurder.⁵⁷ Voorafgaand aan de veiling verdeelden de bewindhebbers de te verkopen textiel in balen en kavels. Deze noteerden zij in speciale catalogi, de zogenoemde facturen. Dit waren grote boeken in folioformaat, vele tientallen pagina’s dik en te koop voor *f* 10. Slavenhandelaren bezochten de veilingen vaak ter observatie en kochten daartoe een factuur. Daarin noteerden zij welke kooplieden partijen textiel opkochten en wat zij daarvoor betaalden. Dankzij hun aantekeningen konden ze later opzoeken bij welke kooplieden ze welke soorten textiel konden krijgen en wat een

⁵² Willem Johannes Smit, *De katoendrukkerij in Nederland tot 1813* (Rotterdam 1928), 33. Chris Nierstrasz, *Rivalry for Trade in Tea and Textiles. The English and Dutch East India Companies (1700-1800)* (2015), 156.

⁵³ Nierstrasz, *Rivalry for Trade*, 137-138.

⁵⁴ NL-HaNA, VWIS 712, Rekest door slavenhandelaren uit Vlissingen en Middelburg aan de Staten-Generaal, 1786 (scan 18). Met ‘lijnwater’ bedoelden zij niet alleen linnen, maar (vooral) ook katoen. Zie ook NL-MdbZA, MCC 119, ‘Notitie van de cattoene lijnwaaten die in Zeeland meeste benodigt zijn, tot den handel op de kust van Africa’ (scan 100).

⁵⁵ Femme Gaastra, *Geschiedenis van de VOC* (Zutphen 2009), 21. Le Moine de L’Espine en Isaac le Long, *De Koophandel van Amsterdam*, II, (negende druk Rotterdam 1780), 50-51.

⁵⁶ Karwan Fatah-Black en Mike de Windt, ‘De ontbrekende schakels tussen compagnie en consumptie. Wie waren de grote opkopers bij de veilingen van de VOC in Zeeland in de achttiende eeuw?’, in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 131/3 (2018), 475-499.

⁵⁷ De Rotterdamse handelaar Daniël de Jongh had bijvoorbeeld in het najaar van 1774 geld tegoed van de MCC. Voor het saldo wilde hij een assignatie trekken om dit “nog geduurende de OIComp verkooping kamer Zeeland te kunnen vernegotieeren, dat (...) ons veel voordeeliger in de wisselcours zal zijn”. NL-MdbZA, MCC 71.2, Brief Daniël de Jongh aan directeuren MCC, 12 november 1774 (scan 211). Zie voor een soortgelijk geval een brief uit 1766 van Frans & Andries Oudaen uit Rotterdam. MCC 71.7, Oudaen aan directeuren MCC, 6 mei 1766 (scan 187). Vergelijk Cornelis Zillessen, ‘Antwoord op de vraag over het munt-wezen’, in: *Verhandelingen van het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen IX* (Middelburg 1782), 13.

redelijke verkoopprijs zou zijn.⁵⁸ In het archief van de MCC zijn vrijwel alle facturen van de Middelburgse veilingen tussen 1755 en 1787 bewaard gebleven, meestal inclusief aantekeningen betreffende kopers van kavels en prijzen.⁵⁹

Een grote slavenhandelaar als de MCC had ieder jaar enorme hoeveelheden Indiaas textiel nodig. De directeuren van de compagnie kochten daarom regelmatig omvangrijke partijen bij de VOC. In de jaren voor 1762 verscheen boekhouder Pieter de Bruijn namens de directeuren op de veilingen om te bieden op interessante textielkavels.⁶⁰ Na zijn ontslag in dat jaar maakte de MCC gebruik van de diensten van het Amsterdamse handelshuis Matthes & Zoon. Matthes reisde vrijwel jaarlijks naar Middelburg voor de VOC-veilingen, waar hij als makelaar namens verschillende inkopers bood op partijen textiel.⁶¹ Soms lieten de directeuren textiel inkopen bij andere Kamers van de VOC.⁶² De directeuren kochten niet alles rechtstreeks in bij de VOC, er waren ook altijd additionele leveranties nodig van groothandelaren. Het zelf inkopen en op voorraad houden van textiel was voor de MCC weliswaar voordeliger, maar ook riskanter dan voorafgaand aan iedere uitreiding de benodigde textiel te bestellen bij groothandelaren. Door te bestellen bij groothandelaren was de MCC flexibeler en liepen de directeuren minder risico dat partijen textiel onverkoopbaar in het magazijn bleven liggen.⁶³

⁵⁸ Voor een beschrijving van de VOC-veilingen en het gebruik van facturen door observanten, zie Le Moine de L'Espine en le Long, *De Koophandel van Amsterdam*, II, 54-57.

⁵⁹ NL-MdbZA, MCC 1746.2 – 1748.4.

⁶⁰ Dat blijkt uit het combineren van de facturen in het MCC-archief met de afrekeningen die de bewindhebbers van de VOC naar de MCC stuurden. Zie bijvoorbeeld kavel 131 (nicanezen) op de VOC-veiling van 1757 op de afrekening, NL-MdbZA, MCC 130.7, afrekening van de Commerce Compagnie, 28 februari 1758 (scan 208) en op de factuur, MCC 1746.1, factuur veiling 1757 (scan 174).

⁶¹ Opvallend genoeg komt zijn naam nauwelijks voor in de database met opkopers van Fatah-Black en De Windt (gebruikt voor hun artikel *ibid*, 'De ontbrekende schakels', veel dank aan de auteurs van dat artikel voor het mogen inzien van hun database). Hij bood als makelaar dan ook zelden voor eigen rekening op kavels. Een ander Zeeuws kantoor waarmee Matthes samenwerkte was Boudaen & Van den Bosch, één van de grootste opkopers op Zeeuwse VOC-veilingen. Zie NL-MdbZA, MCC 1636, jaartalpost 30 november 1772 (scan 167).

⁶² Zie bijvoorbeeld voor inkopen door Dibbetz & Schorer en Matthes en Zoon bij de VOC-Kamers Amsterdam en Hoorn, NL-MdbZA, MCC 130.8, Dibbetz & Schorer, 30 december 1760 (scan 12) en *ibid*, Matthes en Zoon, 23 november 1770 (scan 222).

⁶³ Zie voor de textielinkopen van de MCC bij de VOC onder meer de grootboekrekening 'Oostindische Compagnie ter Camer Zeeland'. NL-MdbZA, MCC 1696 (scan 59), MCC 1697 (scan 90 en scan 212), MCC 1698 (scan 78), MCC 1699 (scan 172). Een bijzonderheid aan deze grootboekrekening is dat de VOC betaling in zwaar bankgeld verplicht stelde. De MCC hield bij de Middelburgse wisselbank echter een rekening in courantgeld aan, waar men contanten van kon opnemen zonder rekening te houden met agio. In de afschrijvingen aan de VOC werd wel rekening gehouden met agio, waardoor deze grootboekrekening zowel in bankgeld als in courantgeld werd bijgehouden. Zie Willem Mees, *Proeve eener geschiedenis van het bankwezen*, 229.

Groothandelaren in textiel

Voor zover de directeuren van de MCC het benodigde Indiase textiel voor de slavenhandel niet via de VOC inkochten, schakelden ze groothandelaren in textiel in. Vaak ging het om Hollandse kantoren als Matthes & Zoon, Pieter Hogenbergh & Zonen en Bruijnis & Barreveld. Ook deden zij zaken met het Rotterdamse kantoor van Andries & Frans Oudaen. Zeeuwse VOC-textiel lieten de directeuren liever zelf inkopen op de veilingen, daarvoor hadden ze zelden de diensten van andere Zeeuwse kantoren nodig. Toch waren er genoeg Zeeuwse handelaren in textiel, die soms ook aan de MCC leverden. Een voorbeeld is het Vlissingse Snouck Hurgronje & Louijssen. Dat kantoor leverde regelmatig aan slavenhandelaren als de MCC en Machiel Pieter Bovel.⁶⁴ Wellicht is het geen toeval dat de eigen slavenhandel van Snouck Hurgronje & Louijssen vooral gericht was op Loango-Angola, waar textiel zo'n belangrijke handelswaar was. Een andere Vlissingse textielhandelaar was Jan Nortier. Hij leverde aan de MCC en was zelf mogelijk ook reder van slavenschepen. In 1786 was Nortier medeondertekenaar van een rekest van Walcherse slavenhandelaren.⁶⁵ De Middelburger François Gaaswijk was naast boekhouder van slavenschepen ook handelaar in textiel.

De textielhandelaren waar de MCC en andere slavenhandelaren zaken mee deden, kochten hun handelswaar niet alleen in bij de VOC. Ze hadden nog twee belangrijke additionele bronnen. Om te beginnen kochten ze textiel op bij andere Europese handelscompagnieën, waarschijnlijk via buitenlandse correspondenten. De VOC had weliswaar een Nederlands monopolie op de aanvoer van textiel uit India, maar geen Europees monopolie. De aanvoer van concurrenten als de Engelse *East India Company* (EIC) zette de winstmarges van de VOC onder druk.⁶⁶ Indiase textielproducten staken regelmatig Europese landsgrenzen over. Zo kaapten Franse handelaren in 1770 een partij in Amsterdam aangevoerde textiel onder de neus van de MCC vandaan.⁶⁷ Anderzijds leverden Nederlandse textielhandelaren soms Indiase

⁶⁴ NL-MdbZA, MCC 1256.2, brief Snouck Hurgronje & Louijssen aan Henricus Kakelaar, 11 oktober 1768 (scan 14).

⁶⁵ NL-HaNA, VWIS 712, Rekest door slavenhandelaren uit Vlissingen en Middelburg aan de Staten-Generaal, 1786 (scan 18).

⁶⁶ Nierstrasz, *Rivalry for Trade*, 137-138. Zie voor de relatief lage winstmarges op textiel voor de VOC ook De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 511.

⁶⁷ NL-MdbZA, MCC 531.2, brief Matthes & zoon aan directeuren MCC, 7 augustus 1770 (scan 11).

textiel van de Engelse EIC.⁶⁸ Op hun beurt kochten Engelse handelaren VOC-textiel op in Nederland.⁶⁹

Europese fabrikanten waren een tweede bron van textiel voor groothandelaren. De hoeveelheid textiel die geëxporteerde Europese handelscompagnieën uit Azië aanbrachten was niet voldoende aan de vraag van slavenhandelaren te voldoen. Kennelijk was het Aziatische aanbod niet elastisch genoeg om dergelijke tekorten snel aan te vullen. De gebrekkige aanvoer was echter problematisch voor slavenhandelaren: de Aziatische stoffen waren onmisbare handelsgoederen in West-Afrika. Een combinatie van gebrekkige aanvoer en technologische vooruitgang leidde ertoe dat Europese fabrikanten imitatieproducten gingen maken. In de eerste plaats werden witte, Indiase stukken katoen in Europa bedrukt of geveerd. Later werd in sommige regio's het hele product nageemaakt, waarbij ruwe katoen als grondstof werd getransformeerd tot het eindproduct. Een in 1765 door de MCC opgestelde notitie vermeldt dat slavenhandelaren het gebrek aan voldoende Indiase stoffen compenseerden met nagemaakte stoffen die gefabriceerd werden in Vlaanderen, Duitsland, Frankrijk en Engeland.⁷⁰ Vooral in de twee laatstgenoemde landen werd de productie van imitatieproducten voor de Afrikaanse markt op grote schaal opgepakt. Op den duur kwam ook de kwaliteit van deze producten steeds meer in de buurt van het origineel.

De textielwaren die groothandelaren aan de MCC – en aan andere Walcherse kantoren – leverden, konden dus afkomstig zijn van een groot aantal verschillende productiecentra in India en Europa. De exacte herkomst van veel stoffen die de MCC-directeuren inkochten is niet meer na te gaan. Europese fabrikanten gaven hun namaakproducten dezelfde naam mee als het Indiase origineel. Zo voerde de VOC geruite bajutepauts uit India aan, maar fabrikanten uit Rouen brachten een namaakstof onder dezelfde naam op de markt.⁷¹ Een ander voorbeeld zijn de nicanezen,

⁶⁸ Volgens de MCC werd in 1765 veel VOC-textiel door Fransen opgekocht, “daar wij nu in tegendeel veele uit Engeland moeten haalen, alwaar de sorteeringen en de couleuren beter vallen als die bij d'Oost-Indische Comp: hier te lande worden aangebragt”. NL-MdbZA, MCC 119, 'Notitie van de cattoene lijnwaaten die in Zeeland meeste benoodigt zijn, tot den handel op de kust van Africa' (scan 100).

⁶⁹ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 441. Inikori haalt een memorie van Liverpoolse slavenhandelaren aan met een klacht over de aanvoer van de *East India Company*, gedateerd 1765. Opvallend genoeg hetzelfde jaar als notitie genoemd in de vorige noot met een soortgelijke klacht over de VOC.

⁷⁰ NL-MdbZA, MCC 119, 'Notitie van de cattoene lijnwaaten die in Zeeland meeste benoodigt zijn, tot den handel op de kust van Africa' (scan 99).

⁷¹ Een Franse handelsalmanak uit 1778 vermeldt over de productie in Rouen: “On en fabrique en outre à Rouen des étoffes pour la traite des Negres: savoir, bajutapeaux, chasselas, coupis, guinée bleue, néganepeaux, à 14 aunes [een aune was ongeveer 65cm]; grand nicanéas en broches, 4 aunes ; cutéas ou chachelis, 11 aunes; phoras, 9 ou 11 aunes; petites nuances, 7 aunes, chilas, batavia, idem: tapeil, 11 aunes [sic] & demie, 4 broches, 11 aunes.” *Almanach général des marchands, negocians, armateurs et fabricans de la France et de l'Europe et autres parties du monde* (Parijs 1778), 221-222.

oorspronkelijk blauw-wit gestreepte katoenen doeken van de Coromandelkust. Op veel MCC-schepen waren ‘Engelse nicanezen’ aanwezig, waarbij het soms gaat om het imitatieproduct uit Engeland. De VOC verkocht echter ook Engelse nicanezen en in een brief van de directeuren van de MCC blijkt dat met Engels soms werd bedoeld ‘Engelsche sorteering’.⁷² Toch was vrijwel zeker de meerderheid van textielwaren op Walcherse slavenschepen afkomstig van het Indiase subcontinent.

West-Europese textielproductie voor de slavenhandel

De katoenindustrie in Engeland maakte in de tweede helft van de achttiende eeuw een spectaculaire groei door, gedeeltelijk door protectionistische maatregelen die de Engelse industrie beschermden tegen concurrentie van Indiase stoffen.⁷³ Na 1750 konden de stoffen uit Engeland in de verschillende West-Afrikaanse markten steeds beter concurreren met die uit de Oost en in sommige jaren exporteerden Engelse slavenhandelaren meer Engelse textiel dan Indiase textiel.⁷⁴ In 1766 informeerden de directeuren van de MCC bij hun Engelse correspondent naar de beschikbaarheid van een bepaald soort stof in Londen. De correspondent bleek zowel de originele Indiase variant als de in Engeland nagemaakte variant te kunnen leveren en vermeldde verder dat alle soorten textiel voor de kust van Guinea in Engeland werd nagemaakt, “en de couleuren sijn wel soo leevendig”.⁷⁵ De kwaliteitsverbetering van de Engelse textiel in deze periode was zodanig dat sommige in Engeland geproduceerde stoffen populair werden in West-Afrika. De directeur-generaal van de WIC berichtte de bewindhebbers in 1775 vanuit Guinea dat er op de lokale markt veel vraag was naar “Engelsche fabriquen”.⁷⁶ De Engelse katoenindustrie was gecentreerd in Lancashire, een graafschap waarvan in de achttiende eeuw onder meer de steden Liverpool en Manchester deel uitmaakten. Tussen slavenhandelaren uit Liverpool en producenten van textiel (vaak uit Manchester) bestond een duidelijke handelsrelatie. In hoeverre de productie van textiel voor de slavenhandel heeft bijgedragen aan het ontstaan van de Industriële Revolutie is een punt van discussie.⁷⁷

⁷² NL-MdbZA, MCC 97, directeuren MCC aan Dibbetz & Schorer, 26 november 1760 (scan 203).

⁷³ Nierstrasz, *Rivalry for Trade*, 126-128.

⁷⁴ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 444.

⁷⁵ NL-MdbZA, MCC 74.4, brief Hermanus & John Berends aan directeuren MCC, 19 september 1766 (scan 29).

⁷⁶ NL-HaNA, NBKG 74, brief W.G. Woortman en raad aan bewindhebbers WIC, 23 november 1775 (scan 64).

⁷⁷ Joseph Inikori stelt dat er sprake was van *Import Substitution Industrialization*, of *Re-export Substitution Industrialization*, de Engelse producenten substitueerden de Indiase importtextiel met hun eigen textielproducten. Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 427-451.

In Frankrijk leidde de productie van textiel voor de Afrikaanse markt ook tot industriële ontwikkeling. Het is geen toeval dat er juist rond slavenhandelsstad Nantes in de eerste helft van de achttiende eeuw een grootschalige textielindustrie ontstond, die vooral textiel produceerde voor slavenhandelaren. Ook hier ging het weer voornamelijk om imitatieproducten van Indiase textiel en bovendien voorzagen vooral slavenhandelaren deze ontluikende industrie van kapitaal. Van een industriële revolutie was echter geen sprake, aangezien de mechanisatie die de latere Engelse industrialisatie kenmerkte afwezig was. Bovendien zakte deze textielindustrie sterk in na de Zevenjarige Oorlog (1756-1763), toen de slavenhandel vanuit Nantes tijdelijk tot stilstand kwam en veel textielfabrieken failliet gingen.⁷⁸ In de tweede helft van de achttiende eeuw kwam in Frankrijk echter een tweede centrum van textielproductie op, namelijk het gebied rond Rouen. Ook in het geval van deze Normandische stad in het achterland van Le Havre is de link tussen de textielindustrie en de slavenhandel duidelijk te leggen. In Rouen werden eveneens veel producten voor de Afrikaanse markt gemaakt, soms zelf goedkoper dan de Engelse varianten. Een handelsverdrag tussen Groot-Brittannië en Frankrijk uit 1786 in combinatie met de voortschrijdende innovaties in Lancashire, leidden ertoe dat de Franse producten uiteindelijk toch niet konden concurreren met de Engelse.⁷⁹

Nederlandse producenten van textiel voor de Afrikaanse markt bleven achter bij Engelse en Franse concurrenten. Slavenhandelaren maakten wel gebruik van de diensten van Hollandse katoendrukkerijen en -ververijen. Deze bedrukten en verfdren onder andere door de VOC aangevoerd gebleekt guinees en salempouris.⁸⁰ De MCC gaf in 1771 bijvoorbeeld een opdracht aan de Rotterdamse leverancier Oudaen om katoen te laten verven, wat enkele weken in beslag zou nemen.⁸¹ In Holland blauw geverfde guinees was meestal goedkoper dan guinees die in Azië was gekleurd.⁸² De kwaliteit was echter wisselend, soms zaten er gaten in de stof of was de dekking slecht.⁸³ De directeuren van de MCC bestelden ook regelmatig in Holland bedrukte sitsen. Drukkerijen en ververijen waren vooral gevestigd in Amsterdam en Rotterdam. De enige

⁷⁸ Boulle, 'Slave Trade, Commercial Organization and Industrial Growth', 70-112.

⁷⁹ Pierre H. Boulle, 'Marchandises de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle', in: *Revue Française d'Histoire d'Outre-mer* 62/226 (1976), 309-330.

⁸⁰ NL-MdbZA, MCC 119, 'Notitie van de cattoene lijnwaaten die in Zeeland meeste benoodigt zijn, tot den handel op de kust van Africa' (scan 100).

⁸¹ NL-MdbZA, MCC 71.2, brief Andries & Frans Oudaen aan directeuren MCC, 16 augustus 1771 (scan 122).

⁸² Als de indigo schaars was kon in Holland verven juist duurder zijn dan in India. Zie Tramper, *Zeeuws slavenschip*, 23. In 1773 koste een stuk Indisch blauw guinees de MCC f 17,45, terwijl in Holland geverfde guinees f 14,85 tot f 16 kostte. NL-MdbZA, MCC 1286, negotieboek *Watergeus* 1.

⁸³ In de jaren zeventig van de achttiende eeuw bestelden de directeuren van de MCC regelmatig geverfde guinees, maar waarschuwden ze leveranciers bij herhaling dat ze gaten in de stof niet zouden tolereren. Zie voor een klacht over slechte dekking van in Holland gedrukte sitsen Tramper, *Zeeuws slavenschip*, 23.

bekende textielververij in Zeeland was gevestigd in Middelburg, net buiten de Vlissingsepoort. Waarschijnlijk verfdde deze zelden textiel voor de slavenhandel, aangezien de onderneming gespecialiseerd was in wollen stoffen.⁸⁴ De MCC deed geen zaken met deze ververij.

De Nederlandse textielindustrie in de achttiende eeuw kreeg geen grote toename aan afzet door de slavenhandel. Hoewel katoendrukkerijen het in de eerste helft van de achttiende eeuw vrij goed deden, zakte deze tak na 1750 in.⁸⁵ Dat was juist tijdens het hoogtepunt van de Walcherse slavenhandel. Bewindhebber Cornelis van der Oudermeulen legde de schuld hiervan mede bij de VOC, “omdat zy geene druksoorten van lywaaten genoeg aanbrengt”.⁸⁶ Een bijdrage aan het achttiende-eeuwse tijdschrift *De Koopman* legt de oorzaak bij de relatief hoge loonkosten in Nederland.⁸⁷ Bovendien was de Nederlandse markt voor textielproducten onbeschermd en hadden producenten dus last van zowel Indiase als Europese concurrentie. Daarnaast hadden vooral Engelse producenten op technologisch gebied een voorsprong. Het was voor textielhandelaren dus makkelijker om hun handelswaar te importeren uit Engeland of Frankrijk. Het kantoor van Snouck Hurgronje & Louijssen bestelde textiel uit beide landen.⁸⁸ Verder haalden (slaven-)handelaren textielproducten uit onder meer Vlaanderen en Silezië, zoals “silesiger neusdoeken”.⁸⁹

Nederlandse textiel was niet helemaal afwezig op Walcherse slavenschepen. Slavenhandelaren kochten regelmatig op betrekkelijk kleine schaal textielproducten die waarschijnlijk in Nederland waren gefabriceerd. Een voorbeeld is de blauwe lakense mantel die zich in 1764 aan boord van de *Nieuwe Hoop* bevond. Deze mantel met gouden

⁸⁴ Deze ververij, volgens de *Middelburgsche Courant* in 1765 “de eenige verwery in Zeeland”, bestond sinds 1705 en had “zedert veele jaaren de kleedinge der Zeeuwse militie geverft”. *Middelburgsche Courant*, 4 juni 1765. In 1779 was deze nog steeds “de eenige in zyn zoort binnen de provincie Zeeland”, idem, 6 november 1779.

⁸⁵ Ebelte Hartkamp-Jonxis, ‘Sits en katoendruk, handel en fabricage in Nederland’, in: Hartkamp-Jonxis (red.), *Sits. Oost-west relaties in textiel*, 31-41. Smit, *Katoendrukkerij in Nederland*, 189-203. De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 348-349.

⁸⁶ Van der Oudermeulen, *Iets dat tot voordeel der deelgenooten*, 73, noot 5.

⁸⁷ *De Koopman, of weekelyksche by-dragen ten opbouw van neerlands koophandel en zeevaard*, 7/55 (1766), 434-435.

⁸⁸ In de jaren zestig had de Engelse firma Berens bijvoorbeeld een lading Engelse stoffen aan Snouck Hurgronje & Louijssen geconsigneerd. NL-MdbZA, MCC 74.4, brief Hermanus & John Berends aan directeuren MCC, 19 september 1766 (scan 30). Uit correspondentie tussen dit Vlissingse kantoor en de MCC blijkt bovendien dat ze textiel uit Frankrijk haalde. Dat ging wel eens mis, bijvoorbeeld toen de MCC in 1769 Franse topzeils (bherms) en nicanezen bestelde. Deze werden in Rouen gemaakt en moesten via Duinkerken overkomen, maar de zending liep vertraging op. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering directeuren 28 november 1769 (scan 188). NL-MdbZA, MCC 413.2, exploit notaris Marcelis de Smit, 28 november 1769 (scan 31). Dat de gedrukte katoenen een alternatief waren voor die van de VOC blijkt onder meer uit NL-MdbZA, MCC 836.2, brief Snouck Hurgronje & Louijssen, ongedateerd, 1766 (scan 14).

⁸⁹ NL-MdbZA, MCC 74.4, brief van Lambert Verhoef aan MCC-directeur Blonkebijle, 3 november 1768 (scan 81).

versiersels was bedoeld als geschenk voor een lokale machthebber in Loango-Angola (kustwaarde: 12 pees).⁹⁰ Toch is het duidelijk dat de Walcherse slavenhandel niet leidde tot het ontstaan van een lokaal centrum van textielproductie, zoals rond Liverpool en Nantes. Daarvoor was de Nederlandse economie te open en de Walcherse slavenhandel te kleinschalig. De slavenhandelaren bleven bovendien tot in de jaren tachtig vooral afhankelijk van de VOC.⁹¹ Voor Zeeland als geheel is het mogelijk dat producenten van meekrap – een grondstof voor rode verf en een belangrijk landbouwproduct in die provincie – indirect geprofiteerd hebben van de Engelse textielindustrie. Veel van de Zeeuwse meekrap werd geëxporteerd naar Engeland.⁹² Verder bleef de lokale impact van de textielexport naar West-Afrika beperkt, hoewel de VOC profiteerde van de afzet aan slavenhandelaren.

5.3 Buskruit: een Walcherse specialiteit

Buskruit was een belangrijk Europees exportproduct naar West-Afrika in de vroegmoderne tijd. In sommige Afrikaanse regio's werd dit product weliswaar op kleine schaal geproduceerd, maar het Europese product was waarschijnlijk goedkoper.⁹³ Nederland bezat in de achttiende eeuw diverse productiecentra voor buskruit, vooral in de kustprovincies. Het product was immers net zo onmisbaar voor de scheepvaart als voor oorlogvoering te land. Walcheren was één van de Nederlandse productiecentra en rond Vlissingen en Middelburg stonden enkele buskruitmolens. Over hun technische geschiedenis is weinig bekend, maar het ging deze industrietak in de achttiende eeuw waarschijnlijk vrij goed. Dat kwam mede door de bestellingen van lokale slavenhandelaren. Buskruit was het enige belangrijke lokaal geproduceerde exportgoed op Walcherse slavenschepen.

Walchers buskruit en de slavenhandel

Het achttiende-eeuwse Walcheren had een gunstig vestigingsklimaat voor buskruitmolens. Om te beginnen waren de grondstoffen goed verkrijgbaar. Een belangrijke grondstof was salpeter, dat de VOC op Walcheren importeerde vanuit

⁹⁰ NL-MdbZA, MCC 815, scheepsboek *Nieuwe Hoop*, folio 42 (scan 24).

⁹¹ 'Berigt van de kooplieden te Vlissingen', bijlage bij gedrukte *Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende*, in dato 19 October 1786, 24.

⁹² C. Wiskerke, 'De geschiedenis van het meekrapbedrijf in Nederland', in: *Economisch-Historisch Jaarboek 25 (1749-1951)*, 1-144, 12.

⁹³ Gavin White, 'Firearms in Africa: an introduction', in: *Journal of African History*, XII/2, 173-184, 174

Bengalen.⁹⁴ De twee andere hoofdingrediënten, zwavel en houtskool, konden producenten gemakkelijk uit binnen- of buitenland betrekken.⁹⁵ Naast het aanbod van grondstoffen, was er op Walcheren ook voldoende vraag naar het eindproduct. De Zeeuwse admiraliteit had buskruit nodig voor haar marineschepen, maar ook particuliere reders van schepen waren goede klanten. Tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) redden kooplieden tientallen zwaar bewapende kaperschepen uit. De investeerders in de kaapvaart behoorden tot hetzelfde netwerk als die in de buskruitindustrie en het ging veelal om dezelfde personen.⁹⁶ Ook investeerden veel van hen in de (aanvankelijke illegale) Zeeuwse slavenhandel.⁹⁷ Slavenhandelaren hadden grote hoeveelheden buskruit nodig als handelswaar, hoewel ze het ook beperkt voor eigen gebruik op hun schepen kochten. De sterke connectie tussen buskruitproductie en slavenhandel was geen Nederlands fenomeen. Ook rond het Engelse Bristol – In de eerste helft van de achttiende eeuw voor een korte tijd de grootste Engelse slavenhandelsstad – stonden buskruitmolens.⁹⁸ Toen de slavenhandel van Liverpool na 1750 sterk groeide, grepen ondernemende stedelingen de kans om ook daar de buskruitproductie ter hand te nemen.⁹⁹

Hoezeer de Walcherse productie van buskruit verweven was met de slavenhandelssector, blijkt wel uit het feit dat de boekhouders van vrijwel alle Walcherse buskruitmolens ook een actieve rol speelden in de slavenhandel. Halverwege de achttiende eeuw had Vlissingen één buskruitmolen: *De Zeefortuin*. In de tweede helft van de achttiende eeuw was Johannes Louijssen & Zoon hiervan de boekhouder. Vooral de zoon, Abraham Louijssen, was één van de belangrijkste slavenhandelaren van Vlissingen. De gebroeders Anthony en Hendrik de Zitter namen in 1765 het initiatief tot de bouw van een tweede buskruitmolen: *De Nieuwe Kruitmolen*. Slechts enkele jaren daarvoor was hun handelskantoor begonnen met het uitreden van slavenschepen. In deze periode ging het waarschijnlijk goed met de buskruitproductie: er was immers ruimte voor een nieuwe molen. Ook de drie Middelburgse buskruitfabrieken hadden duidelijke connecties met de slavenhandel. Eén van de initiatiefnemers van buskruitmolen *De Grenadier* werd later directeur van de MCC. Een latere boekhouder

⁹⁴ Els Jacobs, *Koopman in Azië. De handel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie tijdens de 18^{de} eeuw* (Zutphen 2000), 96-100.

⁹⁵ Van Wijk, 'Kruitmolens op Walcheren', idem, *Molens in Middelburg. Geschiedenis der plaatselijke molens in de loop der eeuwen* (Alphen aan den Rijn 1985), 129-144.

⁹⁶ Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 41-42.

⁹⁷ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 103-104.

⁹⁸ Brenda J. Buchanan, 'Meeting standards: Bristol powder makers in the eighteenth century', in: Brenda J. Buchanan (red.), *Gunpowder: The History of an International Technology* (Bath 1996), 237-252.

⁹⁹ Ibid, 'The Africa Trade and the Bristol Gunpowder Industry', in: *Transactions of the Bristol & Gloucestershire Archeological Society* 118 (2000), 133-156, 134.

van deze molen was Abraham Claudoré (eveneens MCC-directeur, 1733-1749).¹⁰⁰ Joost van Huyen (directeur MCC 1720-1767) was boekhouder van buskruitmolen *De Eendracht*.¹⁰¹ Abraham de Smit (partner in het slavenhandelskantoor De Bruyn & De Smit) nam het stokje later van hem over. De boekhouder van de derde Middelburgse buskruitmolen, *De Gouden Draak*, was in de tweede helft van de achttiende eeuw Jeremias van Nederveen. Ook hij was eveneens boekhouder van slavenschepen.

Tabel 5-7: Gemiddelde hoeveelheid buskruit op MCC-slavenschepen

Periode	Loango- Angola pond		Guinea pond	
1755-1759	7.813	(6)	16.970	(6)
1760-1764	6.942	(6)	17.027	(10)
1765-1769	7.810	(6)	14.643	(8)
1770-1774	7.568	(8)	13.302	(13)
1775-1779	10.800	(1)	23.626	(13)
1780-1784	10.100	(1)	16.328	(6)
1785-1789	-		27.729	(3)
1790-1794	7.200	(1)	21.647	(3)
1795-1799	-		-	
1800-1804	-		24.700	(1)

Bron: MCC scheepsboeken. Het betreft gemiddelde cijfers van in totaal 92 reizen, 63 naar Guinea en 29 naar Loango-Angola. Tussen haakjes het aantal uitredingen waarop het gemiddelde is gebaseerd.

hoeveelheid buskruit op Walcherse slavenschepen varieerde per West-Afrikaanse bestemming. Schepen die naar Guinea voeren hadden ongeveer tweemaal zoveel buskruit aan boord als schepen naar Loango-Angola. De MCC exporteerde na 1755 in totaal meer dan 1,3 miljoen pond buskruit op haar slavenschepen. De gemiddelde hoeveelheid buskruit aan boord van MCC-slavenschepen staat in tabel 5-7. Het valt op dat de hoeveelheden in de loop van de achttiende eeuw stegen. Vooral de grote stijging in de tweede helft van de jaren zeventig is opvallend. De MCC exporteerde tussen 1775 en 1779 meer dan 315.000 pond buskruit op slavenschepen, een grotere hoeveelheid dan

Slavenhandelaren bestelden bij de Walcherse buskruitmolens grote hoeveelheden vers gemalen kruit. De directeuren van de MCC lieten ook wel oud buskruit opnieuw mengen en vermalen. Waarschijnlijk maakten de molens voor de West-Afrikaanse markten buskruit met een speciale samenstelling, namelijk met verlaagd salpetergehalte. Dit “cargazoenkruit” was minder krachtig dan regulier gemalen buskruit en daarom geschikter voor de specifieke typen wapens die in West-Afrika in omloop waren. Deze waren niet bestand tegen te krachtige explosies.¹⁰² De

¹⁰⁰ Paul van der Heijden, *Buskruit voor de wereldzeeën. De opgraving van kruitfabriek De Eendracht in Middelburg* (Hoorn 2010), 35.

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Voor de term “cargazoenkruit”, zie NL-MdbZA, MCC 21, vergadering directeuren 24 juli 1773 (scan 262). Ook in Bristol maakten de molens speciaal “Guinea powder”. Buchanan, ‘Meeting standards’ 244. Nog een aanwijzing: de MCC leverde zelf het kruit voor het testen van (cargazoen-)geweren. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering directeuren 12 februari 1771 (scan 214). Volgens White gold: “Bad muskets needed bad powder”. White, ‘Firearms in Africa’, 174-175.

in iedere andere periode. Gedeeltelijk hing dit samen met de gestegen slavenprijzen in West-Afrika, maar mogelijk ook met de relatief lage prijs van Walchers buskruit in deze jaren (zie tabel 5-8).

De buskruitprijs hing sterk samen met eventuele oorlogsomstandigheden. In tijden van oorlog ging een groot deel van de productie naar leger en vloot, waarschijnlijk zowel in binnen- als buitenland. In de jaren tijdens en na de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) was de prijs van Walchers buskruit relatief hoog, hoewel Nederland officieel een neutrale positie innam. In de relatief vredige jaren zeventig vertoonde de buskruitprijs een dalende tendens, die eindigde met toenemende Britse dreiging en de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784). De lokale buskruitmolens beconcurrerden elkaar vrijwel zeker niet op prijs. De directeuren van de MCC verdeelden hun buskruitbestellingen evenredig over *De Gouden Draak*, *De Eendracht* en *De Granadier*. Deze molens boden hun buskruit voor dezelfde prijs aan.¹⁰³

Slechts eenmaal (in 1770) bestelden de directeuren buskruit voor een slavenreis bij de Vlissingse buskruitmolens, die eveneens voor dezelfde prijs leverden.

Slavenhandelaren en andere afnemers

De slavenhandelaren waren ongetwijfeld belangrijke afnemers van de Walcherse buskruitmolens, maar zeker niet de enige afnemers. Helaas zijn er vrijwel geen productiecijfers voorhanden om een goede schatting te geven van het belang van de slavenhandel voor de lokale buskruitproductie. Slechts van de Middelburgse buskruitmolen *De Eendracht* zijn productiecijfers bekend voor de periode tussen 1776 en 1784.¹⁰⁴ De jaarproductie fluctueerde aanzienlijk, maar ik kan deze vergelijken met de jaarlijkse bestellingen die de directeuren van de MCC bij deze molen plaatste (tabel 5-9). In 1776 produceerde *De Eendracht* 170.848 pond buskruit, terwijl de MCC er 21.434

Tabel 5-8: Gemiddelde prijs voor 100 pond nieuwgemalen buskruit

Periode	Prijs f
1755-1759	41
1760-1764	45
1765-1769	43
1770-1774	40
1775-1779	36
1780-1784	39
1785-1789	31
1790-1794	32
1795-1799	-
1800-1804	55

Bron: MCC scheepsboeken.

¹⁰³ Dat was niet uniek voor de MCC, want ook de Admiraliteit betaalde voor buskruit bij alle molens hetzelfde bedrag.

¹⁰⁴ NL-MdbZA, 255(Familie Mathias-Pous Tak van Poortvliet), inv. nr. 139a, afrekening door B. Mathias-Pous met zijn medeaandeelhouders in een 1/12 part in kruitmolen De Eendracht bij Middelburg, 1792-1794, extract uit de rekeningen over 1776-1780 en 1785. Het gaat waarschijnlijk niet om jaarlijkse productiecijfers, maar mutaties in de voorraad buskruit. In 1781 was de 'productie' namelijk -8.410 pond (negatief).

pond buskruit bestelde. Waarschijnlijk gaat het in plaats van zuivere productiecijfers echter om voorraadmutaties, want in de daaropvolgende jaren daalde de productie van deze buskruitmolen aanzienlijk en de productie was in 1781 zelfs negatief. De hoeveelheid door de MCC bestelde buskruit bleef echter aanzienlijk. In 1779 en 1780 voerde de molen de productie sterk op als gevolg van de Vierde Engelse Oorlog. Het MCC-aandeel zakte naar nog geen vijfde.¹⁰⁵ De molen leverde waarschijnlijk echter ook buskruit aan andere Middelburgse en Vlissingse slavenhandelaren.

Tabel 5-9: MCC-bestellingen voor slavenhandel en totale productie De Eendracht

Jaar	MCC- bestelling pond	Totale productie pond	Aandeel MCC
1776	21.434	170.848	13%
1777	17.104	29.026	59%
1778	32.303	45.911	70%
1779	22.550	367.535	6%
1780	23.238	124.063	19%
1781	0	-8.410	0%
1782	0	44.798	0%
1783	12.769	34.547	37%
	129.398	808.318	16%

Bronnen: NL-MdbZA, Familie Mathias-Pous Tak van Poortvliet 139a en MCC scheepsboeken. De MCC-bestelling betreft de jaarlijkse bestelling van cargazoenkruit bij buskruitmolen De Eendracht.

De bestellingen van andere grootverbruikers van Walchers buskruit geven een betere indruk van het belang van de slavenhandel voor de lokale buskruitproductie. Twee belangrijke afnemers waren de Zeeuwse Admiraliteit en de VOC. De raden van het admiraliteitscollege bestelden met regelmaat buskruit bij alle buskruitmolens op Walcheren. Uiteraard had de Admiraliteit vooral in oorlogsjaren een grote behoefte aan buskruit. In het vredesjaar 1765 plaatsden de raden bestellingen voor nog geen *f* 5.000.¹⁰⁶ In 1769 en 1770 bestelden zij gemiddeld voor *f* 10.000 aan buskruit.¹⁰⁷ In de aanloop naar de Vierde Engelse Oorlog had de marine veel meer nodig: in 1780 kocht de Admiraliteit voor bijna *f* 70.000 aan buskruit in.¹⁰⁸ De buskruitbehoefte van de VOC was mogelijk stabiel. Voor de Aziatische forten, factorijen en schepen was de Compagnie niet

¹⁰⁵ De MCC-bestellingen bij de buskruitmolen de *Eendracht* zijn berekend op basis van de scheepboeken.

¹⁰⁶ NL-MdbZA, Rekenkamer van Zeeland C (508) 7950, rekening over 1765.

¹⁰⁷ Ibid 7990 en 8000, rekening over 1769 en rekening over 1770.

¹⁰⁸ Ibid 8040, rekening over 1779-1780.

afhankelijk van Nederlandse producenten, aangezien de VOC in Azië eigen faciliteiten had om buskruit te maken.¹⁰⁹ De bewindhebbers voorzagen hun Nederlandse schepen wel van lokaal geproduceerd buskruit voor eigen gebruik. Uit een bewaard gebleven uitgavenverantwoording van de Zeeuwse Kamer blijkt dat de VOC in 1769-70 voor bijna *f* 30.000 inkocht aan 'geschut en ammonitie van oorlog' en in 1770-71 voor ruim *f* 45.000.¹¹⁰ Helaas is niet bekend welk percentage daarvan besteed is aan buskruit. De bewindhebbers besteedden mogelijk een groot deel aan de inkoop van geschut. Het is waarschijnlijk dat de Compagnie in vreedstijd een grotere gebruiker van Zeeuws buskruit was dan de Admiraliteit.

De grootte van de gezamenlijke vraag naar buskruit van alle Walcherse slavenhandelaren kan ik slechts benaderen aan de hand van de gemiddelde hoeveelheid buskruit op schepen van de MCC in combinatie met het totale aantal Walcherse slavenschepen. Op MCC-schepen naar Guinea was tussen de *f* 5.000 en *f* 8.500 aan cargazoenkruit aanwezig, terwijl schepen naar Loango-Angola tussen de *f* 3.000 en *f* 4.000 aan boord hadden. Daarbij kwamen nog enkele honderden guldens per uitreding voor eigen gebruik aan boord van het schip. Tussen 1765 en 1775 kozen jaarlijks zo'n vijftien slavenschepen vanuit Walcheren het ruime sop. De totale waarde van het buskruit aan boord van deze schepen zal niet onder de *f* 60.000 hebben gelegen. Daarmee was de slavenhandelssector in de meeste jaren vrijwel zeker een belangrijker klant van de buskruitmolens dan zowel de Admiraliteit als de VOC. Bovendien had de slavenhandel juist in vreedstijd een stabiele behoefte aan het eindproduct van deze fabrikanten. Deze handelstak was dus zeer instrumenteel om de productie ook zonder oorlog in stand te houden. De molens leverden enkele tientallen arbeidsplaatsen op.¹¹¹ Daarnaast waren ze vrijwel zeker een stabiele bron van rendement voor investeerders.

5.4 Europese distributieketens

Textiel en buskruit waren de belangrijkste handelsproducten op Walcherse slavenschepen. De overige handelswaar die slavenhandelaren bestelden had een uiteenlopende herkomst. De slavenhandel is per definitie een internationale handelstak, maar de laatste jaren is steeds duidelijker geworden dat internationale distributienetwerken een cruciale rol speelden in de organisatie van slavenreizen vanuit

¹⁰⁹ Jacobs, *Koopman in Azië*, 98.

¹¹⁰ NL-HaNA, VOC 13763, Verantwoording van den ontfang & uijtgaaff van d'Oostind: Compagnie ter kamer Zeeland, 't seedert den 31 meij 1769 tot 31 meij 1770, en idem, 31 meij 1770 tot den 31 meij 1771.

¹¹¹ In 1809 waren er nog twee buskruitmolens in Middelburg actief, één met 5 tot 12 knechten en 10 tot 24 paarden en één met 4 tot 6 knechten en 8 tot 10 paarden. NL-HaNA, Binnenlandse Zaken (1796-1813) 786, Landdrost van Zeeland aan koning Lodewijk Napoleon, 17 mei 1809, bijlage.

Europa. Slavenhandelaren waren op zoek naar goede handelsgoederen voor West-Afrika en gebruikten daartoe de diensten van producenten uit het hele continent. Volgens de Vlissingse koopman Jan Guépin en MCC-directeur Casparus Ribaut kochten Walcherse slavenhandelaren een mix van handelsgoederen uit “Silezieren, Zweden, Duytsland, Luyk &c”.¹¹² Dat laat in de eerste plaats zien dat slavenhandelaren uit verschillende landen voor sommige producten rechtstreeks met elkaar concurreerden. Ten tweede betekent het dat een regionale of zelfs nationale blik te beperkt is om de totale impact van de slavenhandel te beschouwen.¹¹³ De impact van de ‘Nederlandse’, ‘Franse’, ‘Portugese’ of ‘Engelse’ slavenhandel liet zich gelden ver buiten de nationale grenzen. Dat valt te zien door de aanvoer op Walcheren van onder meer geweren, metalen, alcoholische dranken, messen en kralen voor de slavenhandel te onderzoeken.

Geweren

Na textielwaren en buskruit waren geweren vaak de kostbaarste categorie handelsgoederen aan boord van Walcherse slavenschepen. Dat gold vooral voor schepen die als West-Afrikaanse bestemming de Guineese kust hadden. Kapitein Jan Wilton van de *Nieuwe Hoop* nam in 1770 bijvoorbeeld 1.249 geweren mee op zijn slavenreis.¹¹⁴ Dat was een gemiddeld aantal voor die bestemming, aangezien de directeuren van de voor slavenschepen naar Guinea meestal tussen de 1.200 en 1.400 geweren inkochten. Het aantal vuurwapens dat zij inkochten voor schepen naar Loango-Angola was doorgaans minder dan de helft van dat aantal. De geweren kwamen in verschillende soorten en maten. Zogenaemde soldatengeweren waren zowel in Guinea als in Loango-Angola populair, terwijl Deense geweren vooral naar de eerste regio gingen en Angola-geweren vooral naar de tweede. Het is lastig om een accurate typologie op te stellen van de verschillende soorten vuurwapens op slavenschepen. In ieder geval ging het in hoofdzaak om snaphanen: voorlader-geweren van uiteenlopende lengtes. Vooral het Deense geweer was buitengewoon lang. De MCC kocht voor het cargazoen van de *Geertruida en Christina* in 1774 bijvoorbeeld Deense geweren met een lengte van meer dan twee meter.¹¹⁵ Meestal ging het om nieuwe geweren, maar de directeuren kochten ook wel opgelapte tweedehands exemplaren. Wilton kreeg in 1770 bijvoorbeeld een partij “oud militair geweer” mee.¹¹⁶ Afrikaanse consumenten waren om verschillende

¹¹² NL-MdbZA, MCC 1569, brief van Jan Guépin en Casparus Ribaut aan de Zeeuwse gedeputeerden bij de Staten-Generaal, 17 juli 1750 (scan 28).

¹¹³ Zie ook het proefschrift van Ruderman, *Supplying the Slave Trade*.

¹¹⁴ NL-MdbZA, MCC 815, scheepsboek *Nieuwe Hoop* (scan 59).

¹¹⁵ NL-MdbZA, MCC 422.2, factuur van Jan Hendrik Slotman, 1 april 1774 (scan 28).

¹¹⁶ NL-MdbZA, MCC 847.2, nota Jan Baas Verdoenk, 3 maart 1770 (scan 33).

redenen in al deze wapens geïnteresseerd. Wapens konden dienen als statussymbool, maar waren ook bruikbaar bij oorlogvoering en jacht.¹¹⁷ Het gebruik van wapens leidde bovendien tot nieuwe commerciële mogelijkheden. Tijdens lokale oorlogen werden soms mensen tot slaaf gemaakt, terwijl de jacht op olifanten belangrijk was voor de verkrijging van ivoor. Zowel het aanbod van slaven als dat van ivoor was een belangrijke reden voor Europese handelaren om West-Afrika aan te doen.

De Nederlandse wapenindustrie leverde rond 1700 nog regelmatig geweren aan buitenlandse slavenhandelaren, maar in de loop van de achttiende eeuw haalden buitenlandse concurrenten deze industrie in. Gelderse fabrikanten produceerden in 1768 nog geweren, maar Nederlandse slavenhandelaren moesten voor deze wapens naar het buitenland uitwijken.¹¹⁸ Het is zeker dat op Walcheren geen lokale wapenindustrie aanwezig was die produceerde voor de West-Afrikaanse markt. Twee belangrijke centra van wapenproductie die wel voor deze markt produceerden, waren het Engelse Birmingham en het prins-bisdom Luik. In beide steden kende het assemblageproces een verregaande arbeidsdeling. Bovendien werd zowel rond Birmingham als rond Luik ijzer geproduceerd.¹¹⁹ Engelse en Luikse wapenproducenten leverden een aanzienlijk deel van hun productie aan slavenhandelaren. Geweren uit beide steden moeten ook aanwezig zijn geweest in de ruimen van Walcherse slavenschepen.

Uit de typenamen van de geweren is niet direct af te leiden waar ze geproduceerd waren. Zo was het Deense geweer gebaseerd op een oorspronkelijk Deens ontwerp, maar maakten vooral Engelse en Luikse fabrikanten dit type in de achttiende eeuw.¹²⁰ Ook uit het archief van de MCC is de herkomst van bestelde geweren meestal onzeker: Middelburgse wapenhandelaren leverden bijvoorbeeld 'Engelse' geweren, maar het ging meestal om een Luiks product. De MCC betrok haar geweren in de tweede helft van de achttiende eeuw aanvankelijk van Jan Hendrik Slootman, een lokale handelaar. Vanaf de jaren zestig maakten de directeuren eveneens gebruik van de diensten van Jan Baas Verdonk.¹²¹ De broer van deze Jan Baas, Philippus Verdonk, was in de jaren zestig enkele

¹¹⁷ Volgens een negentiende-eeuwse beschrijving van Guinea waren vooral de Deense geweren geschikt voor de olifantenjacht. *Kust van Guinea, Vol. 1* (Rotterdam 1850, geen auteur vermeld), 19.

¹¹⁸ NL-HaNA, VWIS 1171, Memorie of lyst ter aantooninge welke fabriquen en producten uit ieder provincie van onsen staat getrokken worden (...), 1768 (scan 221).

¹¹⁹ Zie Priya Satia, *Empire of Guns. The Violent making of the Industrial Revolution* (New York 2018). W. A. Richards, *The Birmingham Gun Manufactory of Farmer and Galton and the Slave Trade in the Eighteenth Century* (ongepubliceerde masterscriptie, Universiteit van Birmingham 1972). W.A. Richards, 'The import of firearms'. Nils Duquet, 'De Belgische defensie-industrie: van vuurwapens tot hoogtechnologische componenten', in: Tomas Baum, Sara Depauw en Nils Duquet (red.), *Belgische wapenhandel. Een politiek, economisch en ethisch hangijzer* (Leuven 2014), 33-48.

¹²⁰ Richards, *Farmer and Galton*, 93.

¹²¹ Verdonk (ook wel Verdoenk) kreeg aanvankelijk minder bestellingen van de directeuren van de MCC dan zijn concurrent, de al jarenlang actieve Jan Hendrik Slootman. In 1768 beklagde hij zich daarover bij de directeuren: "Mijn heeren, het doet mij ten uijtersten leet als dat ik het geluk niet mag genieten om

malen kapitein op een slavenschip van de MCC.¹²² In de jaren tachtig leverde ook Gerrit Kerssen wapens aan de compagnie. Deze Middelburgse wapenleveranciers bestelden hun wapens voor de West-Afrikaanse markt hoofdzakelijk bij Luikse producenten. Dat blijkt uit de brieven van Jan Baas Verdonk, die aangaf dat hij zijn geweren liet produceren in Luik.¹²³ De productie ervan duurde doorgaans enkele weken, in drukke perioden nam het productieproces zes weken in beslag. Het is zeer waarschijnlijk dat het leeuwendeel van de geweren die Middelburgse en Vlissingse slavenhandelaren inkochten uit Luik afkomstig was.

De kwaliteit van de exportgeweren was wisselend en van enkele goedkopere types zelfs bedenkelijk. Achttiende-eeuwse geweren waren notoir onbetrouwbaar, zowel qua precisie als qua veiligheid. Priya Satia omschreef het afvuren van een dergelijk wapen treffend als het in gang zetten van “a multistep mechanical process that may or may not result in harm (...)”.¹²⁴ De geweren voor West-Afrika zaten waarschijnlijk aan de meer onbetrouwbare kant van het wapenspectrum. Volgens Joseph Miller overleefde slechts een klein percentage Angola-geweren de eerste paar pogingen om er een schot mee af te vuren.¹²⁵ Zo bont was de situatie echter niet. De concurrentie tussen Europese slavenhandelaren op de West-Afrikaanse kust was enorm en het was daarom belangrijk om geen producten van te slechte kwaliteit te leveren. Bovendien waren geweren die vóór verkoop getoetst waren meer waard. Toetsing gebeurde in Middelburg door de stadskonstabel die goedgekeurde geweren voorzag van een proefmerk.¹²⁶ Vanaf 1771 eisten de directeuren van de MCC dat dat wapenhandelaren alle te leveren geweren vooraf lieten toetsen, waarvoor de directeuren cargazoenkruit ter beschikking stelden.¹²⁷

eenigen gunst van ued: te mogen hebben, daar ik zoo wel een geintresseerde in de compagnie ben als den heer Slootman.” NL-MdbZA, MCC 1256.2, brief Jan Baas Verdonk aan directeuren, 25 september 1768 (scan 11).

¹²² Dat Phillipus Verdonk de broer was van wapenhandelaar Jan Baas blijkt uit NL-RtmGA (Stadsarchief Rotterdam), 18 (Notarissen te Rotterdam), inv. nr. 3162, akte 19 oktober 1770. was kapitein op drie achtereenvolgende reizen van de *Philadelphia* tussen 1762 en 1767. Tijdens zijn laatste reis verongelukte dit fregat vlak voor aankomst. Verdonk overleefde, maar kreeg geen nieuwe aanstelling als kapitein van de MCC. Hij ging later aan de slag als kapitein op een slavenschip van de Rotterdamse firma Coopstad & Rochussen, de *Nicolaas Theodorus* (TSTD #10903 en #10904).

¹²³ NL-MdbZA, MCC 531.2, Jan Baas Verdonk aan directeuren, 24 juli 1770 (scan 3), ibid 1197.2, 4 juni 1772 (scan 2), ibid 545.2, 20 januari 1777 (scan 2). Verdonk leverde ook aan Vlissingse slavenhandelaren, zie ibid 417.2, memorie van prijzen Jan Baas Verdoenk, 13 juni 1771 (scan 10).

¹²⁴ Satia, *Empire of Guns*, 295.

¹²⁵ Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison 1988), 88-89.

¹²⁶ ¹²⁶ NL-MdbZA, MCC 1256.2, prijsopgave Slootman (ongedateerd, 1768, scan 8) en Verdoenk (25 september 1768, scan 11).

¹²⁷ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering directeuren 12 februari 1771 (scan 214).

Metalen

Metalen producten waren zowel in de vorm van staven als in de vorm van gebruiksvoorwerpen belangrijk in de slavenhandel. Europese slavenhandelaren kochten voor hun cargazoenen grote hoeveelheden ijzer, koper en in mindere mate lood. Voor deze metalen waren de Walcherse handelaren ook aangewezen op het buitenland. Europees ijzer was in West-Afrika een veelgevraagd product, omdat het een andere samenstelling had dan het ijzer dat lokale fabrikanten maakten. In Europa gefabriceerd ijzer bevatte minder koolstof, waardoor het zachter en makkelijker te bewerken was.¹²⁸ Een belangrijk handelsproduct op schepen – zowel die naar Guinea als naar Loango-Angola – was dan ook ‘voyage ijzer’. Dat waren staven ijzer met een min of meer gestandaardiseerd gewicht en dito afmetingen. De twee belangrijkste herkomstplaatsen van voyage ijzer waren Zweden en Luik. Chris Evans en Göran Rydén hebben onderzoek gedaan naar de productie van dit ijzerproduct bij Zweedse smederijen, waaruit blijkt dat deze producenten veel contact hadden met slavenhandelaren om staven te produceren die aan veranderende Afrikaanse eisen voldeden.¹²⁹ De directeuren van de MCC kochten voyage ijzer van verschillende Middelburgse handelshuizen. Deze huizen haalden hun ijzeren staven waarschijnlijk vooral uit Zweden en Luik, hoewel mogelijk ook plaatsen in het Duitse achterland soms ijzer leverden.¹³⁰ De meeste handelshuizen gaven bij de MCC echter alleen prijzen voor Zweeds en Luiks ijzer.¹³¹ Een belangrijke leverancier van “Sweeds voijage ijzer” voor de compagnie was de Middelburgse koopman Pieter Lucas Grijmalla, die op zijn beurt contacten had met een Zweeds ijzerbedrijf. Dit bedrijf in Österbybruk (provincie Uppland) was tot 1764 in handen geweest van de bekende familie De Geer.¹³²

De MCC kocht soms ook koperen staven in voor haar slavenschepen, maar meestal ging het bij dat metaal om gebruiksvoorwerpen. Vooral kapiteins naar Guinea namen een veelvoud aan koperen voorwerpen mee, zoals koperen nepten (pannen), ketels, armringen en bekkens. De belangrijkste leverancier van dergelijke producten

¹²⁸ Chris Evans en Göran Rydén, ‘Voyage Iron’: an Atlantic Slave Trade Currency, its European origins, and West-African Impact’, in: *Past & Present* 239/1 (2018), 41-70.

¹²⁹ Chris Evans en Göran Rydén, *Baltic Iron in the Atlantic World in the Eighteenth Century* (Leiden 2007), 163-166. Chris Evans, ‘“Guinea Rods” and “Voyage Iron”: Metals in the Atlantic Slave Trade, their European Origins and African Impacts’, gepresenteerd op de *Economic History Society annual conference*, Universiteit van Wolverhampton, maart 2015.

¹³⁰ Evens en Rydén, ‘Voyage Iron’, 51.

¹³¹ Zie bijvoorbeeld deze prijsvergelijking uit 1764. Zweeds voyage ijzer was toen overigens slechts bij één van de drie potentiële leveranciers verkrijgbaar en bovendien ruim *f* 3 per 100 pond duurder dan Luiks ijzer. NL-MdbZA, MCC 815, prijsvergelijking 15 februari 1764 (scan 7).

¹³² J. Römelingh, *Een rondgang langs Zweedse archieven. Een onderzoek naar archivalia inzake de betrekkingen tussen Nederland en Zweden 1520-1920* (Den Haag 1986), 470. De Zweedse firma was tot 1764 eigendom van de familie De Geer.

voor de MCC was Daniël de Jongh, een Rotterdamse koopman. De Jongh was niet onbekend met slavernij en slavenhandel: hij investeerde onder andere in negotiatiefondsen voor Surinaamse plantages, in een suikerraffinaderij en in Rotterdamse slavenschepen.¹³³ De Jongh haalde zijn ruwe koper uit Zweden, het land dat door een grote kopermijn bij Falun heel Europa van dat metaal kon voorzien. Het *Handelshuset Arfweddson* in Stockholm leverde hem koper uit die mijn. De Rotterdamse koopman liet de ruwe koper in Nederland bewerken, bij zijn Veluwse kopermolens of bij andere koperslagerijen in het land.¹³⁴ Net als voor geweren geldt dus ook voor de verschillende metalen voorwerpen dat het begin van de distributieketen ver buiten Walcheren lag.

Alcoholische dranken

De Walcherse slavenhandelaren exporteerden verschillende soorten gedestilleerde dranken naar West-Afrika, waarvan pure moutbrandewijn de belangrijkste was. Daarnaast was in Afrika vraag naar anijsbrandewijn, gezoete brandewijn (rosolus) en jenever. Ook deze producten betrokken de slavenhandelaren van buiten Walcheren. Er waren wel Walcherse producenten van sterke alcoholische dranken. Zo had Middelburg in de achttiende eeuw één branderijmolen en enkele mouterijen. Deze leidden in de tweede helft van de achttiende eeuw echter een kwakkelend bestaan.¹³⁵ Voor zover er in de tweede helft van de achttiende eeuw brandewijn op Walcheren werd geproduceerd, was dat aan het begin van de negentiende eeuw sowieso afgelopen.¹³⁶

De directeuren van de MCC klopten voor hun dranken vooral aan bij Abraham Verheeke, een “makelaar in wynen”.¹³⁷ Het is vrijwel zeker dat hij zijn handelswaar hoofdzakelijk uit Holland en Frankrijk betrok. Eén van de Nederlandse centra van productie was Schiedam.¹³⁸ In de achttiende eeuw kwamen zelfs Engelse slavenschepen naar het naast Schiedam gelegen Rotterdam om daar alcoholische dranken voor West-

¹³³ Saskia den Hartigh, *Rotterdam and the Transatlantic Slave Trade* (ongepubliceerde masterscriptie Erasmus Universiteit Rotterdam, 2014), 43-46.

¹³⁴ S.W. Verstegen en A. Kragten, ‘De Veluwse kopermolens in de negentiende eeuw; een raadsel voor de historiografen?’, in: *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijven techniek*, 1 (1984), 172-187, zie 172-179, 175.

¹³⁵ Van Wijk, *Molens in Middelburg*, 94-97.

¹³⁶ Michael Wintle, ‘De economie van Zeeland in 1808: een rapport van landdrost Abraham van Doorn over de economie in het najaar van 1808’, in: *Archief Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* 1985, 97-136, III.

¹³⁷ *Naamwyzer aantonende alle de namen en woonplaatsen (...)*, deel 6 (Middelburg 1752), 25, 89. Verheeke leverde ook aan de VOC. Andere leveranciers waren Pieter Waterlander en Willem Wondergem.

¹³⁸ NL-HaNA, VWIS 1171, Memorie of lyst ter aantooninge welke fabriquen en producten uit ieder provincie van onsen staat getrokken worden (...), 1768 (scan 221). De memorie vermeldt ook Weesp als centrum van brandewijnproductie.

Afrika in te kopen.¹³⁹ Waarschijnlijk was dit product ook aanwezig op Walcherse slavenschepen. Dat gold zeker voor Franse sterkedranken. Lokale handelaren importeerden op Walcheren grote hoeveelheden Franse (brande-)wijn.¹⁴⁰ De accijns die het Middelburgse stadsbestuur hief op de import van brandewijn was een belangrijke bron van inkomsten voor de stad.¹⁴¹ Bovendien vermelden de ladinglijsten van enkele MCC-slavenschepen expliciet dat er Franse brandewijn aan boord was.

Rijnhandelaren en de slavenhandel

Om hun cargazoenen te completeren, kochten slavenhandelaren verschillende soorten aardewerk, glas, messen, kralen en ander kleingoed. Gespecialiseerde kooplieden boden deze handelswaar aan op Walcheren; de MCC kocht goederen zelden rechtstreeks in bij de producenten. De herkomst van veel producten is niet meer in detail na te gaan. Een klein deel ervan kan (gedeeltelijk) Nederlands fabricaat zijn geweest, zoals tabak. Het grootste deel was echter afkomstig uit het buitenland. Vooral het belang van het Duitse achterland en in het bijzonder van de Rijnhandel in het samenstellen van een goed cargazoen voor de slavenhandel is opvallend. De Nederlandse export via de Rijn groeide in de loop van de achttiende eeuw sterk dankzij de toenemende Duitse vraag naar koloniale producten als suiker en koffie.¹⁴² Historici hebben minder aandacht gehad voor het belang van de Nederlandse import via die rivier ten behoeve van de koloniale handel en de slavenhandel. Volgens de auteur van de *Hedendaegsche historie, of tegenwoordige staat der Vereenigde Nederlanden* uit 1738 drevén de Hollanders “langs die rivier grooten handel”.¹⁴³ Hij noemt vervolgens een enorme diversiteit aan producten die via onder meer Keulen, Frankfurt en Neurenberg de Rijn afkwamen. Bij Keulen werden bijvoorbeeld potten en kannen van aardewerk gemaakt, glas kwam over Frankfurt naar Nederland en bij Neurenberg werden allerlei ivoorproducten gemaakt. Volgens de auteur voeren de Hollanders veel van deze “kleinigheden” uit naar Oost- en West Indië.¹⁴⁴ Hij had West-Afrika probleemloos aan dat rijtje kunnen toevoegen.

De directeuren van de MCC kochten ten behoeve van de slavenhandel een groot aantal producten die handelaren veelal via de Rijn lieten aanvoeren. Een belangrijke

¹³⁹ James A. Rawley, *London, Metropolis of the Slave Trade* (Columbia 2003), 45.

¹⁴⁰ Brusse, *Gevallen stad*, 58.

¹⁴¹ *Ordonnantie op het proeven, gouseren, lossen en slepen der dranken die van graanen gedistileert zyn; als mout-brandewyn, genever, anys, en rossolis, van buiten binnen deze stad inkomende* (Middelburg 1749). De accijns op brandewijn leverde de stad meer op dan de accijns op wijn. Kesteloo, ‘De stadsrekeningen van Middelburg IX’, bijlage A, 196.

¹⁴² Zie hoofdstuk 7.

¹⁴³ *Hedendaegsche historie, of tegenwoordige staat der Vereenigde Nederlanden*, deel XI (gedrukt bij Isaac Tirion, Amsterdam 1738), 634.

¹⁴⁴ *Ibid*, 635.

handelspartner van de MCC was Jacobus de Mol, die veel goederen uit het Duitse achterland leverde aan de compagnie.¹⁴⁵ Hij was onder meer de belangrijkste leverancier van allerlei soorten kralen, die slavenhandelaren in vele variëteiten inkochten voor export naar West-Afrika. Het ging soms om kralen van koraal, maar veel belangrijker waren de diverse soorten kleurrijke glaskralen. Eén van de belangrijkste soorten was de olijfvormige ‘olivette’, in de MCC-boeken ‘olijvet’ genoemd. Sommige publicaties over de Middelburgse slavenhandel suggereren dat deze kralen in de stad werden gemaakt.¹⁴⁶ Hiervoor zijn – in ieder geval voor de achttiende eeuw – geen bewijzen. In Europa werden kralen onder meer geproduceerd in de Italiaanse staten en bij Marseille, maar De Mol leverde Boheemse kralen die via Frankfurt werden aangeleverd. Dat Boheemse producenten glaskralen voor de slavenhandel maakten, blijkt duidelijk uit een brievenboek van de Engelse slaven- en kralenhandelaar William Davenport uit Liverpool. Hij bestelde zijn kralen voornamelijk via het Rotterdamse kantoor van William en James Manson. In 1768 ontstond een conflict tussen de Nederlandse Republiek en de Keurvorst van de Palts, waardoor de Rijnhandel vrijwel tot stilstand kwam. De Mansons schreven aan Davenport dat, tenzij de Rijnhandel werd opengesteld, “we can not expect to receive the remainder of the beads”.¹⁴⁷ Boheemse glasblazerijen maakten niet alleen glaskralen voor de export, maar ook allerlei andere glazen producten. Veel van het glaswerk dat de directeurs van de MCC inkochten was dan ook afkomstig uit Praag en omstreken. Enkele belangrijke Middelburgse leveranciers van glas waren de kooplieden Andries Lauerman, Johan Joseph Lauerman en Jan Joseph Hocke. Zij leverden onder meer “wijnroemers” en “bierglazen met ooren”.¹⁴⁸ De Lauermans waren één van de vele Boheemse handelshuizen in West-Europa die in Boheems glas handelden. De naam Lauerman was ook verbonden aan een vroegmodern handelshuis in glas uit Amsterdam.¹⁴⁹

Jacobus de Mol en andere Walcherse kooplieden importeerden veel meer producten via het Duitse achterland. Zo leverde De Mol “Keulse kannen” aan slavenhandelaren, maar ook “nagemaakte Bosse messen”. Den Bosch was in de

¹⁴⁵ Jacobus de Mol werkte vanaf eind jaren zeventig samen met een partner in het handelshuis Jacobus de Mol & Aelrichs. Waarschijnlijk ging het om Johannes Aelrichs, op wiens naam hij in 1779 een pakhuis overdroeg. NL-MdbZA, Rekenkamer D, 69581.

¹⁴⁶ Zie de *Speurtocht slavernijverleden van Middelburg*, een uitgave van het Zeeuws Archief.

¹⁴⁷ Maritime Archives and Library (Merseyside Maritime Museum Liverpool), *Davenport Papers*, D/DAV 6, brief James Manson aan William Davenport, 20 mei 1768. Dank aan Angus Dalrymple, die me op het bestaan van deze collectie stukken op de hoogte bracht. Zie ook Ruderman, *Supplying the Slave Trade*, 191-227.

¹⁴⁸ NL-MdbZA, MCC 1122, scheepsboek *De Vigilantie*, uitreiding 1778 (scan 6).

¹⁴⁹ A.M. Pareau, ‘Nederlandsche glasgraveurs en glasëtsers en hun werk’, in: *Jaarverslag van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap te Amsterdam* (Amsterdam 1900), 1-72, 6. Volgens Pareau “overstroomden” Boheemse glas-compagnieën heel Europa.

vroegmoderne tijd een belangrijk centrum van messenproductie, maar kennelijk maakte producenten in het Duitse achterland deze messen goedkoper na.¹⁵⁰ In 1770 was de Rijn opnieuw gesloten wegens een handelsconflict. Een concurrent van De Mol, Pieter Gordeijn, meldde in dat jaar aan de directeuren van de MCC dat hij geen messen kon leveren, “alsoo wegens het sluijten van den Reijn niet magtig ben hetselve te kunnen krijgen.”¹⁵¹ Het is vrijwel zeker dat de enorme variëteit aan producten die De Mol, Gordeijn en anderen leverden, waaronder kakstoelbellen, hondenbellen, spiegels en sloten, afkomstig waren uit het Duitse achterland en Walcheren bereikten via de Rijnhandel. Dat ging ten koste van Nederlandse fabrikanten. De winnende inzending op een prijsvraag uit 1771 van de Hollandse Maatschappij der Wetenschappen over de middelen om de Nederlandse economie te verbeteren meldde dan ook (...)

wat zoude er (...) niet eene machtige somme gelds jaarlyks voor het land gewonnen en hoeveel duizend menschen aan het werk geholpen worden indien de kramery en soortgelyke waaren op de kust van Guinéa in eene grote menigte jaarlyks tot betaling van slaaven dienende binnen ‘s lands gemaakt waren [?]¹⁵²

Het bleek echter voordeliger voor Walcherse slavenhandelaren om hun benodigde ‘kramerijen’ niet van Nederlandse fabrikanten te betrekken. Waarschijnlijk speelden ook hier – net als bij de textielproductie – de relatief hoge loonkosten in Nederland een rol.

5.5 Conclusie

Voorstanders van de opheffing van het WIC-monopolie op de slavenhandel in de jaren twintig van de achttiende eeuw wezen op het economische aanjaageffect van deze handelstak.¹⁵³ Afrikaanse consumenten vroegen allerlei goederen die slavenhandelaren uit Europa meebrachten, waaronder textielwaren, geweren en buskruit. Een deel van die producten werd ook in Europa geproduceerd. De Staten-Generaal hadden dus gelijk dat deze handelstak het debiet vermeerderde van een “meenigte van fabryken en

¹⁵⁰ Aart Vos, *Burgers, broeders en bazen. Het maatschappelijk middenveld van 's-Hertogenbosch in de zeventiende en achttiende eeuw* (Hilversum 2007), 215.

¹⁵¹ NL-MdbZA, MCC 1192.2, brief Pieter Gordeijn aan directeuren MCC, 21 juni 1770 (scan 9). Gordeijn leverde ook kralen aan de MCC.

¹⁵² Hendrik Herman van den Heuvel, ‘Antwoord op de vraag (...) Welk is de grond van Hollandsch koophandel (...)’, in: *Verhandelingen uitgegeeven door de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen te Haarlem*, deel XIV (Haarlem 1775), 1-161, 68.

¹⁵³ NL-HaNA, VWIS 904, Kort Relaa behelsende de voordeelen die de Republiek, *Westindische Compagnie* en ingezetenen deser lande kunnen trekken by 't openstellen van de vrye vaart op de kusten van Africa en Amerika, mits betalende behoorlyke recognutie, p. 7 (scan 5).

manufactuuren”.¹⁵⁴ Toch bleef dat effect voor Nederland in het algemeen en Walcheren in het bijzonder beperkt. Lokale producenten leverden slechts een zeer beperkt aanbod aan benodigde goederen. In 1768 wezen Walcherse slavenhandelaren er dan ook op dat “onse provincie van byna geene traficquen is voorsien en dus tot traficqueerende plaatsen toevlugt neemen moet, om van daar de goederen te ontbieden”.¹⁵⁵ De slavenhandel had wel een positief effect op een traditionele sector als de buskruitfabricage, die op Walcheren al sinds de vijftiende eeuw bestond. Daarnaast waren het vooral lokale kooplieden en de transportsector die profiteerden van de activiteiten van Walcherse slavenhandelaren.

In tegenstelling tot Liverpool en Nantes ontstond op Walcheren dus geen centrum van productie voor de slavenhandel. Een belangrijke reden daarvoor was de kleinschaligheid van de sector (500 reizen in de periode 1730 tot 1800) in vergelijking met Liverpool (3.500 reizen) en Nantes (1.200 reizen). Het loonniveau in Nederland lag bovendien hoog, terwijl de economie relatief open was. Waarschijnlijk importeerden Walcherse slavenhandelaren 70 tot 75 procent van de waarde van de cargazoenen van buiten het eiland. De aanschaf van deze producten had daardoor een effect dat niet groter – en waarschijnlijk zelfs kleiner – was dan de kosten voor de bouw en bevoorrading van slavenschepen die in het vorige hoofdstuk besproken zijn.

¹⁵⁴ NL-HaNA, VWIS 1225, Extract uit de resolutien van de Staten-Generaal, 24 november 1789 (scan 1).

¹⁵⁵ Rekest Walcherse handelaren aan Staten-Generaal, besproken 26 augustus 1768, afgedrukt in: *Nederlandsche jaerboeken*, V (Amsterdam 1770), 485.

6. De Walcherse hoofdnegotie

David Henri Gallandat (1732-1782) was een voorstander en verdediger van de slavenhandel. In mei 1757 vertrok hij als jonge scheepschirurgijn in dienst van het kantoor van Adriaan Kroef op de *Prins Willem* naar Guinea.¹ Eén van zijn taken was het verrichten van een korte medische keuring van de mensen die de kapitein van het Vlissingse schip wilde aankopen in West-Afrika. In een latere handleiding voor slavenhandelaren gaf Gallandat zijn ideeën over een dergelijke keuring. Hij bestudeerde het hele lichaam van een aangeboden Afrikaan nauwkeurig en betaste het om gebreken te ontdekken. Ook liet hij een potentiële aankoop een stukje lopen, springen en met de armen zwaaien. Volgens de van oorsprong Zwitserse arts waren sommige collega's te terughoudend om een grondig lichamelijk onderzoek te verrichten, "t welk hy op een chirurgyns-winkel of in een hospitaal niet heeft kunnen leeren". Aan het psychologische effect van het vernederende onderzoek op zijn subjecten besteedde hij geen aandacht.

In het voorjaar en de zomer van 1758 deed de *Prins Willem* achtereenvolgens Suriname en Sint Eustatius aan, waar kapitein Michiel Pieter Bovel 330 Afrikanen als slaaf verkocht. De reis terug naar Vlissingen verliep rampzalig. Eerst werd het schip aangehouden door een Engelse kaper, daarna kwam het in een heftige storm terecht. Door de ruige zee sloeg het geschut overboord en raakte de *Prins Willem* zwaar beschadigd. De opperstuurman viel overboord en verdronk. Een matroos tuimelde door het stormgeweld ook in zee, maar werd door een golf terug het dek op gesmeten. Toen het gehavende schip als door een wonder de haven van Vlissingen bereikte, zette de Zwitserse arts direct een punt achter zijn carrière op zee.²

Gallandat bleef in Vlissingen wonen en hij vond de slavenhandel van groot belang voor de lokale economie. "Onder alle de zeesteden van ons Nederland, is 'er gene waar

¹ *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen (VZGW)*, IX (1782), xix-xxii. Volgens de Vlissingse burgemeester Winckelman voer Gallandat in mei 1757 uit op een slavenschip met als kapitein Michiel Pieter Bovel. Dat moet dus gaan om de *Prins Willem*, zie TSTD voyage #10954. Volgens de TSTD is de reder niet bekend, maar uit een advertentie in de *Middelburgsche Courant* blijkt dat het ging om Adriaan Kroef. *Middelburgsche Courant*, 9 november 1758. Dat Gallandat op een eerdere retourreis ook op de *Prins Willem* voer blijkt uit een bijdrage van zijn hand aan de *Verhandelingen uitgegeeven door de Hollandsche Maatschappye der Wetenschappen te Haarlem*, VI-2 (1762), 679. De bijdrage is getiteld 'Aanmerkingen over de genezing van eenige langduurige kwaalen, door eene onbekende heilkundige operatie, by sommige Guineesche negers in gebruik'.

² Zie voor een verslag van de storm VGZW IX, xxii-xxiii en *Middelburgsche Courant*, 28 december 1758. Dat de storm een onuitwisbare indruk achterliet op Gallandat blijkt uit de *Verhandelingen*, waarin Winckelman optekende dat Gallandat in zijn huis een aftekening bewaarde van het schip "in diens ontredderden staat".

van de kooplieden zig meer daar op toeleggen om schepen ten slavenhandel uit te rusten dan te Vlissingen, en 't is zeker dat zij daar van 't meeste voordeel geniet," schreef hij tien jaar na zijn laatste slavenreis.³ Volgens Gallandat pleitte het grote economische voordeel de slavenhandel op voorhand vrij van morele "onwettigheid".⁴ Hoe groot was het economische voordeel van de slavenhandel voor Vlissingen, maar ook voor Middelburg? In dit hoofdstuk komen eerst de slavenhandelaren zelf aan het woord, daarna zal ik een poging wagen het belang van de slavenhandel kwantitatief te onderbouwen.

6.1 Het belang van de slavenhandel volgens de slavenhandelaren

Middelburg en Vlissingen waren typische handelssteden, met een haven als kloppend hart. De Middelburgse Wisselbank faciliteerde de handel en zowel de WIC als de VOC hadden een Kamer op Walcheren. Vooral de VOC was in de achttiende eeuw een factor van betekenis op het eiland. Daarnaast hielden ongeveer dertig tot veertig particuliere handelskantoren zich bezig met de zeehandel, waaronder de driehoekshandel op West-Afrika en West-Indië. Een deel van de overzeese handel van Walcheren werd kunstmatig in stand gehouden door stedelijke en gewestelijke overheden. De slavenhandel was daarentegen een handelstak die ook zonder institutionele bevoordeling floreerde, hoewel slavenhandelaren regelmatig politieke steun zochten voor de in hun ogen onmisbare handel in Afrikanen.

Politiek beleid en de Zeeuwse zeehandel

Nederland was in de vroegmoderne tijd een federale republiek, bestaande uit een alliantie van soevereine gewesten. De politieke besluitvorming was in hoge mate gedecentraliseerd. De Statenvergadering van ieder afzonderlijk gewest oefende de soevereiniteit in het eigen gebied uit. Deze gewestelijke Staten bestonden uit afvaardigingen van de steden en de adel. In Zeeland domineerden de steden het politieke besluitvormingsproces.⁵ De gedecentraliseerde aard van de Nederlandse politiek klonk door in veel andere instituties, zoals de marine (die uit vijf afzonderlijke Admiraliteiten bestond) en de geoctrooieerde compagnieën. Tussen de verschillende gewesten en zelfs tussen verschillende steden ontstond regelmatig animositeit. Toen Amsterdamse

³ Gallandat, 'Noodige onderrichtingen', 426-427.

⁴ Ibid, 423. Gallandats handleiding voor chirurgijns in de slavenhandel, de *Noodige Onderrichtingen voor de slaafhandelaren*, valt dan ook te beschouwen als een bijdrage om de slavenhandel nog succesvoller en winstgeverder te maken om zo de economie van Vlissingen te versterken. Ibid, 428.

⁵ Het buitenlandse beleid, defensie en koloniale zaken van Nederland als geheel was een zaak van de Staten-Generaal, waar zeven van de acht gewesten een afvaardiging naartoe stuurden.

kooplieden in de nog jonge republiek van 1599 een expeditie naar Oost-Indië stuurden, kreeg de bewindhebber van hun vloot de waarschuwing mee dat op zee “de Zeeuwen ons werck viant syn, en dat sy derhalve niet ligtelyk en vertrouwt werden”.⁶ Dat particularisme was in de achttiende eeuw niet verdwenen. Zeeuwse regenten zagen achter allerlei economische ontwikkelingen een Hollandse poging om de handel richting Holland te “diverteren”. De angst voor Hollands economisch overwicht was niet ongegrond, mede doordat deze grotere provincie het leeuwendeel van het federale budget betaalde. Bovendien trok Holland, met Amsterdam voorop, in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw veel economische activiteit naar zich toe. De economisch historicus Johan de Vries noemde dit verschijnsel “interne contractie”.⁷

De Staten van Zeeland en Zeeuwse instituties kwamen actief op voor het provinciale belang, ook voor het belang van de handel. De protectie leidde ertoe dat een deel van de Zeeuwse handel in feite kunstmatig was. Eén van de maatregelen die Nederland mede op Zeeuwse voorspraak gedurende vrijwel de hele achttiende eeuw in stand hield, was de blokkade van de Schelde voor scheepvaartverkeer richting Vlaanderen. Deze blokkade stamde uit de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) en bevoordeelde de Zeeuwse economie. De Schelde was niet hermetisch afgesloten, maar de blokkade zorgde ervoor dat de Antwerpse haven niet om de diensten van Walcherse kooplieden heen kon. Ook een deel van de VOC-handel op Walcheren was feitelijk kunstmatig. Volgens het octrooi van deze in 1602 opgerichte Compagnie had de Kamer Zeeland recht op een kwart van alle handelsactiviteiten. In het begin van de zeventiende eeuw was dat wellicht een reële afspiegeling geweest van het commerciële belang van Zeeland ten opzichte van de overige gewesten. Toen Walcheren in de achttiende eeuw echter steeds meer in de periferie van Amsterdam kwam te liggen, bleef het Zeeuwse aandeel in de VOC-handelsactiviteiten gehandhaafd op 25 procent.⁸ Zeker met de schaalvergroting van de activiteiten van de VOC in de jaren tussen 1680 en 1720 werd deze Compagnie steeds belangrijker voor de Walcherse economie. De West-Indische handel was op een andere leest geschoeid en het WIC-monopolie was al in de zeventiende eeuw uitgehold. De Staten van Zeeland wisten wel tot het eind van de achttiende eeuw een voorkeurspositie voor Zeeuwse kooplieden te behouden in de kolonie Essequibo/Demerara, dat tot 1770 zelfs een exclusief Zeeuwse kolonie bleef.

⁶ Geciteerd in: O. van Rees, *Geschiedenis der staathuishoudkunde in Nederland tot het einde van de achttiende eeuw* (Utrecht 1868), 10.

⁷ De Vries, *Economische achteruitgang*, 38-45.

⁸ Voor een bespreking van de plek van Zeeland als perifeer gebied, zie Paul Brusse, ‘Periferie of centrum of iets daartussenin. De positie van de Zeeuwse zeehavens en handel in de Lage Landen vanaf de late Middeleeuwen’, in: *Zeeland en de wijde wereld* (Middelburg 2012), 11-25.

In de achttiende eeuw was de institutionele bevoordeling van de Zeeuwse zeehandel belangrijk. Na de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) meende de vrouw van een Zeeuwse regent zelfs dat “er niets voordeeliger gaet als de Oost-Indische Compagnie, sonder dat soud de negotie ook weinig in dese stadt [Middelburg] sijn”.⁹ Maar ook de overige handelsactiviteiten groeiden in de loop van de achttiende eeuw. Na 1750 was de slavenhandel één van de handelstakken die zonder bijzondere institutionele bevoordeling de concurrentie met Hollandse initiatieven aankon. Vooral door deze handelstak konden Zeeuwen profiteren van de groeiende commerciële activiteit in het Atlantisch gebied. Het is veelzeggend dat een slavenschip dat in 1770 uitvoer voor het Vlissingse kantoor Snouck Hurgronje & Louijssen de naam *Vlissingse Hoofdnegotie* meekreeg.¹⁰ Ook bij verschillende pogingen om steun te krijgen van stedelijke, gewestelijke en nationale overheden wezen slavenhandelaren veelvuldig op het economische belang van de slavenhandel voor Vlissingen en Middelburg.

“Seer advantageus voor dese stadt en provintie”

Door het indienen van rekestten konden burgers in de Nederlandse republiek politieke aandacht vragen voor kwesties die in hun ogen belangrijk waren. Kooplieden zetten dit lobbymiddel veelvuldig in om overheidssteun te verwerven voor hun commerciële zaken, die zij dan bij voorkeur koppelden aan het algemeen belang. In de jaren twintig van de achttiende eeuw schreven Vlissingse kooplieden bijvoorbeeld een rekest aan het stadsbestuur, waarin zij pleitten voor stedelijke ondersteuning van hun strijd voor opheffing van het WIC-monopolie. De Compagnie was volgens de rekestranten een vervallen institutie, onmachtig om succesvol handel te drijven op West-Afrika. Openstelling van de West-Afrikaanse kust zou daarentegen een stroom van particulier kapitaal activeren en de resulterende handelsreizen zouden “seer advantageus sijn voor dese stadt en provintie”.¹¹ Als bron voor de vroegmoderne economische geschiedenis zijn rekestten problematisch. De opstellers vertegenwoordigden deelbelangen en schroomden niet om hun pleidooi kracht bij te zetten met overdrijvingen. Gebrek aan overheidssteun zou volgens veel vroegmoderne rekestten leiden tot de totale ondergang van hele stedelijke economieën. Lex Heerma van Voss kwalificeert de inhoud van

⁹ Geciteerd in: Victor Enthoven, ‘Tussen hoop en vrees: de Schotse stapel in Veere anno 1772’, in: *Zeeland* 7/2 (1998), 41-51, 43.

¹⁰ TSTD, voyages database #11101.

¹¹ NL-HaNA, VWIS 904, ‘Request der coopluyden aan de Ed: Achtb: Heeren, Borgermeesters en Regeerders der stad Vlissingen’, ongedateerd (scan 7). Getekend door G.v.D. en S.v.D. “uyt naam van de meeste coopluyden van Vlissingen”. S.v.D. is zeer waarschijnlijk Splinter van Doorn.

rekesten dan ook als een vorm van fictie.¹² Tegelijk bevatten ze wel een kern van waarheid en geven ze een blik op de ideeën van de kooplieden over het belang van hun handelstak.

Enkele kwesties leidden in de tweede helft van de achttiende eeuw tot een stroom van rekesten van Walcherse slavenhandelaren. Eén daarvan is de staat van de particuliere handel op West-Afrika (waaronder de slavenhandel) rond het jaar 1750. In de eerste twintig jaar na de ontmanteling van het WIC-monopolie tussen 1730 en 1734 vielen de financiële resultaten van deze handel tegen. Volgens de Walcherse handelaren zelf verloren investeerders op iedere reis gemiddeld 10 procent (“enige extraordinaire reys en gevallen uitgezondert”).¹³ De MCC deelde in de malaise en de dertien slavenreizen die deze compagnie tussen 1732 en 1748 uitreedde kostten in totaal meer dan ze opleverden.¹⁴ Een belangrijke oorzaak was internationale concurrentie, maar ook het lastgeld dat particuliere reders aan de WIC moesten betalen was veel Zeeuwse kooplieden een doorn in het oog. De hoogte van dat lastgeld was gebaseerd op de grootte van het schip en bedroeg doorgaans enkele duizenden guldens, een fors bedrag voor een handelstak met kleine winstmarges. Een groep Vlissingse kooplieden deputeerde hun collega Jan Guépin om op het hoogste politieke niveau beklag te doen over de “deplorabele negotie op de Kust [van Afrika], en wel in sonderheyt die der slaven”.¹⁵ MCC-directeur Casparus Ribaut sloot zich bij hem aan en samen reisden ze af naar Den Haag om afschaffing van het lastgeld te bepleiten.¹⁶

De audiëntie van Guépin en Ribaut bij stadhouder Willem IV is in hoofdstuk 1 kort ter sprake gekomen. Beide heren hadden een schriftelijk rekest meegenomen voor de Prins van Oranje. Volgens de rekestranten waren de fiscale lasten voor Nederlandse slavenhandelaren onevenredig hoog in vergelijking met Engelse en Franse concurrenten. De voortdurende verliezen zouden leiden tot het einde van de slavenhandel in Vlissingen en Middelburg en daarmee tot “de totale ruïne van veele

¹² Lex Heerma van Voss, ‘Introduction’, in: Lex Heerma van Voss (red.), *Petitions in Social History* (Cambridge 2002), 9.

¹³ *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760. Een kopie van de memorie is opgenomen in NL-HaNA, VWIS 10 (citaat op scan 3).

¹⁴ Bijlage B. Het gemiddelde resultaat van deze reizen was -3,48 procent, het getotaliseerde resultaat was een verliespost van f 33.616. Zie ook Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 91-93.

¹⁵ NL-MdbZA, MCC 19, vergadering 30 mei 1750 (scan 172).

¹⁶ Enkele Middelburgse kooplieden (Isaac Parker, Andries van der Poest, Jan de Munck en Jeremias van Nederveen) hielden zich bewust afzijdig van het initiatief, omdat ze vreesden dat afschaffing van lastgeld niet realistisch was. De financiële staat van de WIC liet dat niet toe en de ondergang van die Compagnie zou alleen nadelig zijn voor de slavenhandel. Zie NL-MdbZA, MCC 1569, brief 2 juni 1750 (vanaf scan 8).

hunner arme werk- en ambagtsluyden, [en] van winkeliers”.¹⁷ Tijdens hun audiëntie in Paleis Huis ten Bosch lichtten Guépin en Ribaut het rekest mondeling toe.¹⁸ Ze benadrukten vooral het belang van de West-Afrikaanse handel voor Vlissingen, de stad “die geen andere commercie had”. Het verval van die handel zou ertoe leiden dat “alle ingezetenen & winkeliers zonder nering off kostwinning zouden blijven”. De MCC had volgens Ribaut ook “geen ander uytzigt van negotie meer overig [...] als op de Kust van Africa”.

Guépin en Ribaut vonden bij de stadhouder een gewillig oor. De Prins van Oranje bleek vooral gevoelig voor de economische toestand van Vlissingen, omdat hij eveneens Markies van Vlissingen was. Willem IV raadde zijn Walcherse bezoekers aan een rekest in te dienen bij de Staten-Generaal, waaraan hij zijn persoonlijke steun toezegde. Ribaut tekende woordelijk op wat de Prins zei over de Afrikaanse handel van Vlissingen:

Ik begrijp ook levendig (ging zijn Doorl: Hoogheyt voort, sig tot mijnen mede gedeputeerden d’Heer Guepin keerende) dat Vlissingen dien tak van negotie, d’eenigste die die stad heeft, niet kan missen: de particuliere relatie die ik tot deselve stad, als heer heb, doet mij ook meer dan gemeen interest in haar welwesen nemen, daar soo burgerij en koopluijden op konden vast gaan, ik sal altoos alles doen wat in mijn vermogen is, om die aan te queeken (...)¹⁹

Het rekest dat Guépin en Ribaut vervolgens indienden bij de Staten-Generaal bevatte dezelfde waarschuwing over de “totale ruïne” van de Vlissingse en Middelburgse middenstand.²⁰ De WIC wilde aanvankelijk geen millimeter toegeven, maar stadhouder Willem IV zette zich inderdaad in voor deze zaak. Een jaar na de audiëntie bezocht hij Vlissingen, waar het stadsbestuur hem officieel inhuldigde als erfheer. In zijn gevolg bevond zich de Hollandse koopman Thomas Hope, de representant van de stadhouder bij de WIC. Hope kreeg de opdracht om met de Vlissingse kooplieden en de MCC in onderhandeling te treden. De uitkomst van de onderhandelingen was dat het lastgeld bleef bestaan, maar dat reders voortaan slechts een derde deel ervan bij vertrek hoefden te betalen. De rest mochten zij bij thuiskomst van het schip voldoen.²¹ Voor de Zeeuwen

¹⁷ NL-MdbZA, MCC 1569, rekest “Aan zijne doorlugtigste hoogheyd, den heere Prince van Orange en Nassouw, erfstadhouder, kapiteijn generaal en admiraal der Vereenigde Nederlanden” (scan 16).

¹⁸ Van de audiëntie en het vervolg erop zijn twee verslagen bewaard gebleven, één van Casparus Ribaut (NL-MdbZA, MCC 19, vergadering 16 juni 1750, verslag Casparus Ribaut (vanaf scan 176) en één van Jan Guépin (NL-HaNA, 1.01.50 (Stadhouderlijke secretarie), inv. nr. 1251, ongedateerde memorie Jan Guépin). De volgende citaten zijn uit het verslag van Ribaut.

¹⁹ NL-MdbZA, MCC 19, vergadering 16 juni 1750, verslag Casparus Ribaut (scan 179).

²⁰ Zie voor een kopie van dat rekest NL-MdbZA, MCC 1569, “Aan de Hoog Mogende Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden” (vanaf scan 20).

²¹ Over de onderhandeling en de uitkomst, zie NL-HaNA, Stadhouderlijke secretarie 1251, memorie Jan Guépin.

was deze uitkomst teleurstellend en bovendien overleed Willem IV in het najaar van 1751 waardoor het nog geruime tijd duurde voordat de nieuwe betaalwijze daadwerkelijk van kracht werd.²² Pas nadat de internationale concurrentie verminderde als gevolg van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) verbeterden de financiële resultaten van de Walcherse slavenhandelaren.²³

Zeeuwse lobbyisten haalden het economische belang van de slavenhandel vaker aan om hun verzoeken kracht bij te zetten. Een tweede kwestie die veel pennen beroerde was het vraagstuk rond de handel op Essequibo/Demerara. Sinds de zeventiende eeuw was die kolonie exclusief Zeeuws en vanuit Nederland alleen toegankelijk voor Zeeuwse schepen. Vanaf 1750 zwol de kritiek op die beperking aan, vooral onder Amsterdamse kooplieden. Eind jaren zestig van de achttiende eeuw kwam de discussie in een stroomversnelling en werd het waarschijnlijker dat de Zeeuwen hun voorrechten zouden verliezen. In mei 1768 dienden 68 Hollandse kooplieden – onder wie enkele zeer voorname Amsterdammers – een rekest in bij de Staten-Generaal om de kolonie Essequibo/Demerara onvoorwaardelijk open te stellen, wat volgens hen zeer gunstig zou uitpakken voor de Nederlandse economie.²⁴ Ook vanuit de kolonie zelf kwam forse kritiek op het Zeeuwse monopolie. Vanuit Walcheren kwamen diverse reacties. In maart 1770 stuurden “verscheide commercieerende ingezeetenen der steeden Middelburg en Vlissingen” een rekest over de kwestie naar de Staten-Generaal. In hun rekest stonden zij onder andere stil bij de nadelige gevolgen van de opheffing van het Zeeuwse monopolie voor de lokale slavenhandel. Dat Suriname in deze periode eigenlijk belangrijker was voor Zeeuwse slavenhandelaren lieten zij ongenoemd. De Zeeuwse rekestranten zagen in de strijd rond de openstelling van Essequibo/Demerara een kwaadaardige Hollandse poging om de economie van Zeeland de das om te doen. In hun woorden was

het krenken (...) der Zeeuwschen slaaven-handel, het regte middel (...), om de provincie voor altijd de hart-ader af te steeken, en de voornaamste, ja de eenigste tak van behoud der beide

²² Dat de Zeeuwen teleurgesteld waren blijkt ook uit de *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America*, NL-HaNA, VWIS 10 (scan 3). Na de dood van Willem IV verzochten Ribaut en Guépin steun bij de regent, prinses Anna. Op 15 juni 1752 bekrachtigden de Staten-Generaal de nieuwe betaalwijze (na herhaald verzoek van Walcherse kooplieden). NL-HaNA, Staten-Generaal 3807, resoluties 15 juni 1752. Deze regeling werd in 1754 definitief, ibid 3809, resoluties 15 februari 1754.

²³ Zie § 3.2. Jan Guépin, die naast de koophandel ook dichtte, profiteerde er weinig van. De auteur van een gedenkschrift voor Guépin noteerde: “(...) zoo gelukkig onze dichter was in het streelen zijner lier, zoo ongelukkig was hij in den koophandel. Oorlog, kwade trouw zijner correspondenten, toevallen van allerlei aard, deden vele zijner ondernemingen mislukken, zoo dat eindelijk de zon van zijn geluk treurig is ondergegaan!” *Hulde aan de nagedachtenis van wijlen Jan Guepin, weleer schepen en raad der stad Vlissingen, en aldaar overleden in den jare 1766* (1766).

²⁴ Zie voor een kopie NL-HaNA, Staten-Generaal 7886, rekest 6 mei 1768.

steeden Middelburg en Vlissingen, ja voor de geheele provincie Zeeland, beneevens alle de daar aan geënclaveerde traficquen en handwerken, totaal te ruïneeren (...) ²⁵

Het opvoeren van de slavenhandel als “eenigste tak van behoud” sorteerde geen effect, want in 1770 stelden de Staten-Generaal Essequibo/Demerara open voor alle ingezetenen van Nederland. De opmerking was ongetwijfeld overdreven, maar niet uit de lucht gegrepen. De slavenhandel was in de loop van de achttiende eeuw steeds belangrijker geworden voor de Zeeuwse economie, wat ook blijkt uit een geval waarin rekestten leidden tot politieke actie van het Middelburgse stadsbestuur.

De redding van de MCC

Sinds de jaren vijftig van de achttiende eeuw hield de MCC zich alleen nog bezig met de handel op West-Afrika en na 1768 zelfs alleen nog maar met de slavenhandel. De compagnie leed dan ook zeer onder het verval van deze handelstak door de kredietcrises van de jaren zeventig en het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784).²⁶ Vanwege de oorlogsomstandigheden en het staken van de handel kwam de compagnie in 1781 in acute liquiditeitsproblemen. In totaal hadden de directeuren voor meer dan f 300.000 geleend van diverse particuliere geldschieters, wat vergeleken met de jaarlijkse omzet van enkele tonnen niet onverantwoord was. Door de oorlog was er echter een eind gekomen aan “alle roulement van penningen” en dreigde plotseling een faillissement.²⁷ In de zomer van 1781 verzochten de directeuren het Middelburgse stadsbestuur om financiële steun. Ze gaven in hun rekest uiteraard hoog op van de economische betekenis van de compagnie voor de lokale economie. De MCC had al 61 jaar gefunctioneerd in Middelburg

tot aanmerkelijk voordeel, zo voor dese provintie in 't gemeen, als bijzonder voor dese stad en desselvs inwoonderen in haare fabriquen, trafiquen, neringen, ambagts- en arbeids-volk, die door de continueele equipages van schepen en het retourneeren derselve met hunne ladingen binnen dese stad, een aanmerkelijk vertier verkrijgen en in 't werk gehouden worden (...) ²⁸

²⁵ NL-HaNA, VWIS 1222, rekest van “verscheide commercieerende ingezetenen der steeden Middelburg en Vlissingen”, (scan 63).

²⁶ Zie § 3.3.

²⁷ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 24 april 1781 (scan 149). Zie ook figuur 3-1.

²⁸ NL-MdbZA, MCC 108, rekest aan “de Edele Achtbare Heeren Burgemeesters, Schepenen en Raaden der stad Middelburg” (vanaf scan 33). De directeuren gaven aan dat de solvabiliteit van de MCC uitstekend was, slechts de liquiditeit was door de oorlogsomstandigheden dramatisch.

Het stadsbestuur reageerde terughoudend op het rekest, maar de directeuren wisten de compagnie staande te houden door afzonderlijke afspraken te maken met crediteuren.²⁹ In 1783 was de vrede nabij, maar voor de MCC was het uitreden van nieuwe slavenscheperen onmogelijk. De compagnie ontbeerde daarvoor de benodigde liquide middelen en nieuwe particuliere geldschieters waren nauwelijks te vinden. Opnieuw richtten de directeuren een rekest aan het stadsbestuur, met daarin de boodschap dat de ondergang van de compagnie door liquiditeitsproblemen een “aanmerkelijk nadeel” voor stad en provincie zou opleveren.³⁰ Ditmaal reageerde het stadsbestuur positief en was het bereid om de compagnie via de plaatselijke Wisselbank maximaal f 100.000 te lenen voor een periode van 3 jaar en tegen 3 procent rente.³¹ Dankzij deze directe overheidssteun kon de MCC nog in hetzelfde jaar twee slavenscheperen uitreden.

De slavenhandel van de MCC bleef ook na de oorlog in zwaar weer verkeren. Ondanks hoge verwachtingen was de kleinschalige herstart van de MCC-slavenhandel financieel gezien geen succes. De directeuren konden het stadsbestuur dan ook niet op tijd terugbetalen.³² Toen in 1790 twee slavenscheperen met grote verliezen thuiskwamen, kreeg de compagnie opnieuw liquiditeitsproblemen. Wederom klopten de directeuren bij de magistraat aan voor steun om slavenscheperen uit te kunnen reden. Van een nieuwe lening – terwijl de vorige nog niet was terugbetaald – kon in 1790 geen sprake zijn, daarom verzochten de directeuren ditmaal om de stad Middelburg garant te laten staan voor leningen van particuliere geldschieters. In hun rekest gaven zij hoog op van de commerciële potentie van de slavenhandel: door alle eerdere oorlogvoering was een groot gebrek aan arbeidskrachten ontstaan in de West-Indische koloniën. Bovendien wezen de directeuren er opnieuw op dat aanhoudende liquiditeitsproblemen zouden leiden “tot ruïne van de compagnie in het bijzonder en tot merklijk nadeel van Middelburgs ingezeeten in het generaal”.³³ Het stadsbestuur willigde wederom het verzoek in, “uit overtuiging van het intrest dat de stad, en derzelver ingezeetene bij het behouden van alle diergelijke corpora in t algemeen is hebbende”.³⁴ Burgemeesters en scheperen moesten de garantstelling diverse malen vernieuwen. In 1791 verzochten de

²⁹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 27 november 1781 (scan 159).

³⁰ NL-MdbZA, MCC 108, rekest aan “de Edele Achtebare Heeren Burgem.; S: S: en Raaden der stad Middelburg in Zeeland” (vanaf scan 63)

³¹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 13 mei 1783 (scan 176). Ibid, MCC 1637, journaalpost 27 mei 1783 (scan 221) en MCC 1699, grootboekrekening ‘De stad Middelburg’ (scan 191). Gerrit Adriaan Fokker, *De Lombard en de Bank van Leening te Middelburg* (Middelburg 1872), 58.

³² Zie NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 24 april 1786 (scan 210) en 7 juli 1789 (scan 268). Uiteindelijk leende het stadsbestuur in totaal f 84.000 uit aan de MCC.

³³ NL-MdbZA MCC 22, vergadering 13 juli 1790 (scan 278).

³⁴ Extract uit de resolutien van weth en raad der stad Middelburg, 17 juli 1790, uit NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 20 juli 1790 (scan 279).

MCC-directeuren bijvoorbeeld een eerste verlenging “tot opbeuringe van den zoo zeer vervallen maar voor deese stad zoo voordeeligen slaavenhandel”.³⁵

Het stadsbestuur leed uiteindelijk geen financiële schade door de MCC te ondersteunen. De compagnie loste de eerdere lening in 1792 alsnog af en de crediteuren van de compagnie hebben geen geld geëist in het kader van de depositogarantie.³⁶ Dat de Middelburgse bestuurders bereid waren risico te lopen, geeft aan dat ook zij de slavenhandel belangrijk achtten voor de stad. Deze handelstak beurde echter niet meer op. Zoals altijd bleven de financiële resultaten volatiel, maar de Franse inval in 1794 deed de Walcherse slavenhandel opnieuw stilstaan. Het nieuwe ‘Bataafse’ stadsbestuur was weliswaar bereid de garantstelling in 1795 nog eenmaal te verlengen, maar alleen onder strikte voorwaarden. Eén daarvan was dat de MCC moest bezuinigen, vooral op onnodige voordeeltjes voor de directeuren. Zo moest de compagnie het jacht waarvan de directeuren gebruik maakten verkopen, omdat zo’n jacht “door dese municipaliteit als een staat van luxe, en als zoodanig onnoodig niet alleen, maar onvoeglijk word beschouwd”.³⁷ Vrijheid, gelijkheid en broederschap moesten heersen, hoewel de slachtoffers van de slavenhandel daar voorlopig nog niets van merkten.

6.2 Het belang van de slavenhandel voor de Walcherse scheepvaart

Dat Walcherse slavenhandelaren hun eigen handelstak van onschatbare waarde achtten voor de lokale economie is niet verrassend, zeker niet dat zij dat opschreven in petities met een verzoek om steun. Om het belang van de slavenhandel voor Middelburg en Vlissingen beter te onderbouwen, zijn kwantitatieve gegevens onontbeerlijk. Helaas zijn die schaars voor het vroegmoderne Walcheren. Op basis van diverse bronnen is het wel mogelijk om de zeescheepvaart van het eiland voor diverse jaren in grote lijnen te reconstrueren, om zo het aandeel van de slavenhandel daarin te bepalen.

Slavenschepen en de Walcherse koopvaardijvloot

Zowel Middelburg als Vlissingen beschikte in de tweede helft van de achttiende eeuw over een zeehaven die bezocht werd door Nederlandse en buitenlandse schepen. Walcherse kooplieden dreven actief handel over de hele wereld en veel lokale kantoren hadden een eigen vloot in beheer. Over de grootte van de particuliere Middelburgse vloot is een interessante bron beschikbaar uit 1762; helaas zijn oorsprong en doel van

³⁵ NL-MdbZA MCC 22, vergadering 21 juni 1791 (scan 292).

³⁶ NL-MdbZA, MCC 1700, grootboekrekening ‘De stad Middelburg’ (scan 69) en MCC 1638, journaalpost 30 november 1792 (scan 75).

³⁷ NL-MdbZA, MCC 23, vergadering 4 augustus 1795 (scan 49).

deze bron onduidelijk. Volgens deze “Lijst der zeeschepen hier tot Middelburg thuis behorende” hadden 22 stedelijke kantoren in totaal 45 zeeschepen in de vaart in dat jaar.³⁸ De lijst is geen compleet overzicht van de Middelburgse vloot. Zo staan de schepen van de VOC er niet op vermeld, alleen die van particuliere kantoren. De Zeeuwse Kamer van deze VOC had in deze periode doorgaans zo’n dertig grote zeegaande schepen in haar vloot. Bovendien is het mogelijk dat niet alle particuliere zeeschepen op de lijst staan. Brusse schat de totale vloot van Middelburg inclusief de VOC-schepen op tachtig zeeschepen.³⁹

Volgens de lijst uit 1762 bezat de MCC met zeven schepen de grootste vloot van alle particuliere kantoren in de stad. Andere belangrijke kantoren waren de Juffrouwen Spoor, Pieter de Bruijn en Coppello & Carlebur. Met behulp van deze bron is het mogelijk om te achterhalen op welke regio’s de verschillende handelskantoren voeren. Daarnaast valt te achterhalen hoeveel van de schepen zijn ingezet in de slavenhandel. Het aandeel van slavenschepen in de totale vloot is niet direct een afspiegeling van het commerciële belang van de slavenhandel, maar geeft wel een eerste indicatie. Van de 45 schepen op de lijst, hebben 12 een slavenreis gemaakt. Het gaat naast de 7 schepen van de MCC om 2 van Jeremias van Nederveen, 1 van De Bruijn & De Smit, 1 van Boursse, De Superville (& Smith) en 1 van François Gaaswijk. Een kwart van alle particuliere, Middelburgse zeeschepen op de lijst bestond dus uit slavenschepen. Indirect had de West-Indische slavernij een nog grotere impact op de handelsvloot. Zo voeren de schepen van de Juffrouwen Spoor en die van Pieter de Bruijn in hoofdzaak op Essequibo/Demerara, om daar tropische landbouwproducten op te halen. Het is vrijwel zeker dat zij daarbij ook regelmatig producten vervoerden die als betaling golden voor slaven die door Walcherse slavenhandelaren in Essequibo/Demerara waren aangebracht. De MCC liet regelmatig tropische producten vervoeren op schepen van derden, uiteraard tegen betaling van vrachtgeld.

De grootte van de Vlissingse vloot zeeschepen is lastiger te reconstrueren. Volgens de Vlissingse Jasper Jaspersen Brasser, die in 1754 een *Beschryvinge der stad Vlissinge* schreef, hadden inwoners van de stad halverwege de achttiende eeuw 26 schepen in de vaart. Daaronder waren 8 slavenschepen en 5 schepen die retourreizen maakten naar Guinea. Daarnaast voeren nog 5 schepen naar de West.⁴⁰ Op basis van die cijfers zou de Vlissingse vloot rond 1750 iets meer gericht zijn geweest op de

³⁸ NL-MdbZA, Aanwinsten 1960.17, 367, Lijst der zeeschepen hier tot Middelburg thuis behorende. Vergelijk de opgave van uijtsijnde schepen van Middelburg en Vlissingen’ uit 1730-1731, zie: J.P. van de Voort, *Handel en handelsbetrekkingen met West-Indië. Wording en bedrijf van de Middelburgsche Commercie Compagnie 1720-1780* (ongepubliceerde doctoraalscriptie Nijmegen 1967), 15-16.

³⁹ Brusse, *Gevallen Stad*, 53.

⁴⁰ Jasper Jaspersen Brasser, *Beschryvinge der stad Vlissinge* (uitgave Vlissingen 2018), 697.

slavenhandel dan de Middelburgse vloot tien jaar later. Het is vrijwel zeker dat het aandeel van slavenscheppen binnen de totale Vlissingse vloot in de decennia na 1750 toenam. Stedelijke kooplieden hadden in 1763 waarschijnlijk 28 schepen in de vaart.⁴¹ Uit de TSTD blijkt dat in dezelfde periode ongeveer 14 slavenscheppen met een Vlissingse thuishaven actief waren. In die periode moet de Vlissingse vloot dus voor ongeveer de helft bestaan hebben uit slavenscheppen en daarnaast waren er mogelijk nog schepen die retourreizen naar Guinea maakten. Bovendien was er ook vanuit Vlissingen bilaterale vaart op Essequibo/Demerara.

Walcherse scheepsbewegingen

Walcherse handelskantoren spreidden hun economische netten wijd uit. Vooral Middelburgse kooplieden dreven wereldwijd handel en volgens Paul Brusse was de Zeeuwse hoofdstad dan ook een “havenstad van internationale allure”.⁴² Kooplieden uit Middelburg importeerden onder andere suiker, koffie, thee en specerijen. In de Europese vaart was een belangrijke rol weggelegd voor hout, wijn, zout en textiel. W.S. Unger en J.J. Westendorp Boerma zien in de vroegmoderne tijd een bloeiperiode voor de Middelburgse scheepvaart.⁴³ Ook Ruud Paesie is die mening toegedaan. Volgens hem verloor de stad weliswaar terrein ten opzichte van Hollandse steden, maar tot 1780 viel de schade mee.⁴⁴ Het kleinere Vlissingen was op handelsgebied veel specialistischer dan Middelburg. In de tweede helft van de achttiende eeuw hielden de kantoren in de stad zich voor een groot gedeelte bezig met de handel op West-Afrika en de slavenhandel. Ook de handel op West-Indische koloniën was er relatief belangrijk. Er waren veel minder Vlissingse schepen die op Europese bestemmingen voeren, hoewel de vaart op Engeland niet onbelangrijk was.⁴⁵

Om het belang van de slavenhandel voor de Walcherse scheepvaart te bepalen, is het niet voldoende om alleen te kijken naar het aandeel van slavenscheppen binnen de totale vloot. Het aantal uitredingen dat handelskantoren organiseerden met hun schepen is ook van groot belang. Daarbij geldt dat uitredingen naar verschillende bestemmingen economisch gezien niet gelijkwaardig waren. De uitreding van een VOC-

⁴¹ Brusse, *Gevallen Stad*, 66.

⁴² Brusse, *Gevallen Stad*, 64.

⁴³ W.S. Unger en J.J. Westendorp Boerma, ‘De steden van Zeeland’, in: *Archief. Vroegere en latere mededelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 1954, 1-87, 14. Volgens hen was de vroegmoderne bloeiperiode niet uniek voor Middelburg, maar wel de grote rol van de slavenhandel en kaapvaart binnen deze periode.

⁴⁴ Ruud Paesie, ‘Handel overzee’, in: Jeanine Dekker e.a., *Middelburg. Gezicht van de stad* (Vlissingen 2017), 83-112. Vergelijk De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 474.

⁴⁵ Brusse, *Gevallen Stad*, 65-67.

schip naar Batavia of een slavenschip naar West-Afrika leidde tot meer activiteit dan een kleiner schip naar bijvoorbeeld Nantes. Wel geeft het aandeel van slavenhandelsuitredingen ten opzichte van het totaal aantal uitredingen een indicatie van eventuele ontwikkelingen in het belang van de slavenhandel. Om de Walcherse zeescheepvaart te reconstrueren, zijn betrouwbare seriële gegevens nodig over alle scheepsuitredingen op het eiland. Helaas is het bronnenmateriaal niet volledig. Om fiscale redenen noteerden klerken wel precies hoeveel buitenlandse schepen ieder jaar Middelburg en Vlissingen bezochten. Uit de registers van het zogenoemde ‘ankaragegeld’ blijkt dat ieder jaar ongeveer veertig tot honderd buitenlandse schepen Middelburg aandeden in de tweede helft van de achttiende eeuw. Het ging vooral om schepen uit Engeland, Schotland en de Oostenrijkse Nederlanden. Engelse schepen voeren ook volop op Vlissingen, waar er meestal tussen de tien en vijftig per jaar aankwamen. In de jaren zeventig steeg dat aantal echter, mogelijk vanwege smokkelhandel door Engelse kantoren.⁴⁶

Het aantal uitredingen van Walcherse kantoren is lastiger te reconstrueren. Toch zijn er diverse bronnen beschikbaar die een goede indruk kunnen geven. De eerste zijn de zeetijdingen zoals de *Middelburgsche Courant* deze in iedere editie afdruckte. Deze krant verscheen vanaf 1758 en voor de periode tot 1786 zijn vrijwel alle edities bewaard gebleven. Het gaat echter om een problematische bron. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Rotterdamse zeetijdingen, werden de Walcherse zeetijdingen niet van overheidswege bijgehouden. De uitgever van de *Middelburgsche Courant* verzamelde gegevens over het vertrek en de aankomst van zeeschepen zelf, op basis van vrijwillige meldingen van lokale handelskantoren. Die meldingen waren lang niet altijd tijdig en volledig. In november 1780 schreef de uitgever in zijn krant dat hij “dikwils teleurgesteld” was over de volledigheid van de aangeleverde gegevens. Hij verzocht “alle Comptoirs van Commercie en Navigatie” voortaan sneller en beter melding te doen van hun scheepvaart, ten bate van het algemeen belang.⁴⁷ Dat de zeetijdingenrubriek in de *Middelburgsche Courant* onvolledige informatie bevatte, blijkt ook uit onderzoek van Brusse. Hij vond voor de tweede helft van 1758 enkele schepen die vaker in de stad aankwamen dan dat ze vertrokken.⁴⁸

⁴⁶ Brusse, *Gevallen stad*, 75, 77.

⁴⁷ *Middelburgsche Courant*, 21 november 1780.

⁴⁸ Brusse, *Gevallen stad*, 54. Zie over de (on)betrouwbaarheid van de zeetijdingen uit de *Amsterdamche Courant* George Welling, ‘De zin en onzin van schepen tellen’, *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, jaargang 28, 2009, 2-35, vooral vanaf p. 6, ‘Zeetijdingen als bron voor onderzoek’.

Tabel 6-1: Uit Walcheren vertrokken zeeschepen, 1760-1780

	1760		1765		1770		1773		1780	
	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.
Europa	41	5	47	4	21	1	24	2	21	13
West-Indië	4	3	5	0	2	0	5	0	11	1
West-Afrika retour	3	1	2	1	0	0	0	0	0	0
West-Afrika slaven	3	6	3	10	8	12	6	8	5	3
Oost-Indië	5	0	6	0	7	0	6	0	2	0
Onbekend	1	0	2	0	3	0	2	0	0	1

Bron: Middelburgsche Courant (zeetijdingen), Soundtoll Registers Online, lijst schepen die lastgeld Levantsche Handel betaalden, Dutch-Asiatic Shipping, TSTD. Zie lopende tekst voor volledige verwijzingen. Schepen van de Admiraliteit staan hier niet in vermeld. Engelse pakketboten naar Vlissingen staan soms wel in de Middelburgsche Courant, maar zijn hier niet vermeld. Bij de verwerking van de Sonttolregisters is ervan uit gegaan dat schepen met een Walcherse kapitein door een Walchers kantoor zijn uitgereed. Het jaar 1773 is verkozen boven 1775, aangezien de zeetijdingen voor het laatste jaar bijzonder onvolledig zijn. De zeetijdingen voor 1780 vermeldden veel naamloze Engelse schepen. Ik ben ervan uit gegaan dat deze schepen niet door Walcherse kantoren zijn uitgereed.

Ondanks de onvolledigheid, bieden de zeetijdingen wel een doorlopende seriële bron over Walcherse uitredingen tussen 1758 en 1786. Bovendien geven enkele additionele bronnen de mogelijkheid om correcties op de zeetijdingen toe te passen. Om te beginnen zijn alle Walcherse slavenreizen betrouwbaar in kaart gebracht en deze zijn opgenomen in de TSTD.⁴⁹ Ook alle uitredingen van de VOC zijn bekend en gedigitaliseerd.⁵⁰ Walcherse schepen die naar de Oostzee voeren passeerden het Deense Helsingør, waar hun kapiteins de Sonttol moesten voldoen. De administratie daarvan is bewaard gebleven en gedigitaliseerd in het kader van een project van de Universiteit Groningen en Tresoar.⁵¹ Tot slot is er een lijst bewaard gebleven op basis van het (verloren gegane) archief van de directie van de Levantsche Handel te Middelburg, waarop schepen staan vermeld die naar de Middellandse Zee voeren.⁵² De met deze bronnen verrijkte gegevens uit de zeetijdingen geven nog steeds geen volledig beeld van de Walcherse scheepvaart, maar bieden wel een goede indruk van het belang van de verschillende handelstakken. Op basis van de voornoemde bronnen heb ik voor enkele steekjaren overzichten gemaakt van de inkomende en uitgaande scheepvaart van Middelburg en Vlissingen. Om het belang van de slavenhandel te bepalen, zijn de

⁴⁹ De TSTD is te raadplegen via www.slavevoyages.org [bezoekt op 20 november 2017].

⁵⁰ Zie *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries*, te raadplegen via resources.huygens.knaw.nl/das [bezoekt op 3 september 2018].

⁵¹ De Sonttolregisters zijn te raadplegen via www.soundtoll.nl [bezoekt op 20 november 2017].

⁵² J.G. Nanninga, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel, 1590-1826*, deel 4/2 (reeks Rijks Geschiedkundige Publicatiën 120, Den Haag 1966), 1391-1393. Deze lijst is nog onvolledig, omdat sommige Middelburgse handelskantoren het betalen van lastgeld ontdoken. Paesie, 'Handel overzee', 90. Vergelijk Zeeuwse Bibliotheek, Handschrift 3990, *Nota en opstellen over de Levantschen handel te Middelburg*.

uitredingen het belangrijkste. Een samenvatting van de uitgaande zeevaart van Walcheren in de gekozen steekjaren is te vinden in tabel 6-1.

Belang van de Europese vaart

Op basis van het aantal uitredingen was de vaart op Europese bestemmingen het omvangrijkst op Walcheren. Waarschijnlijk is er in tabel 6-1 zelfs nog sprake van onderschatting van het aantal scheepsbewegingen naar Europese bestemmingen en zijn de gegevens over buiten-Europese bestemmingen vollediger. Veel schepen die uit Walcheren vertrokken naar Europese bestemmingen voeren bovendien niet bilateraal, maar deden meerdere havens aan. Zo blijkt uit het combineren van gegevens uit de zeetijdingen en de Sonttolregisters dat sommige Walcherse schepen de Sont passeerden en daarna mogelijk naar Zuid-Europa voeren zonder Nederland aan te doen (de zogenoemde ‘voorbijlandvaart’).⁵³ De Sonttolregisters laten ook zien dat de gegevens over de Europese vaart in de zeetijdingen voor de jaren zeventig onbetrouwbaarder zijn dan voor eerdere jaren. De daling van het aantal Europese uitredingen in tabel 6-1 was in werkelijkheid minder extreem.

Het waren vooral Middelburgse kantoren die geregeld schepen uitreedden naar uiteenlopende bestemmingen, van Scandinavië tot de Middellandse Zee. Een belangrijke bestemming van Middelburgse schepen was de Atlantische kust van Frankrijk, vooral de steden Bordeaux en Nantes. De vaart op het Oostzeegebied was ook relatief omvangrijk. Tot het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog in 1780 leek de Europese vaart van Middelburg het redelijk goed te doen, hoewel de jaren zeventig waarschijnlijk wel een teruggang lieten zien. Vlissingse kantoren namen minder deel aan de vaart op Europese bestemmingen en veel ‘Europese’ schepen die de stad aandeden waren waarschijnlijk buitenlands. De reden voor de plotselinge stijging van het aantal Vlissingse uitredingen naar Europese bestemmingen in 1780 is niet bekend. Het gaat vooral om niet bij naam genoemde schepen in de zeetijdingen. Het is niet onmogelijk dat de *Middelburgsche Courant* in 1780 simpelweg (een deel van) de reguliere afvaarten van de pakketboten op Engeland opnam.

Niet alle schepen die vanuit Middelburg vertrokken naar Europese bestemmingen hadden die stad als thuishaven. De 41 Europese reizen uit 1760 in tabel 6-1 werden uitgevoerd op 36 verschillende schepen. Enkele scheepsnamen – zoals de *Hoop van Vere* – doen vermoeden dat deze schepen elders thuishoorden. Van de 45 Middelburgse zeeschepen op de eerdergenoemde lijst uit 1762 voeren hooguit 17 tot 22

⁵³ Ik heb in tabel 6-1 alle Walcherse schepen die door de Sont voeren opgenomen, ook als ze in de Zeetijdingen ontbraken. Dat leverde vooral voor 1770 en 1773 een correctie op.

schepen hoofdzakelijk op Europese bestemmingen.⁵⁴ Ook die Middelburgse schepen maakten doorgaans meerdere reizen per jaar. *De Liefde* van het kantoor van Coppello & Centse staat bijvoorbeeld drie keer in de vertrekstatistieken van 1765, voor evenzoveel reizen naar de Oostzee. Ook schepen naar de Franse kust maakten veelal meerdere reizen in een jaar. Het ging vaak om relatief kleine schepen met een kleine bemanning. Een voorbeeld is het schip *Vliegende Visch* van Bourse, De Superville & Smith. Kapitein Pieterssen voer hiermee in de jaren zestig op bestemmingen van Noorwegen tot de Middellandse Zee. Toen het schip in 1762 vertrok uit Middelburg had het een bemanning van 10 personen.⁵⁵

De Europese zeehandel was voor Middelburg ongetwijfeld van belang. Het is echter onwaarschijnlijk dat de economische impact van deze handel groter was dan dat van de buiten-Europese handel. Door de kleinere schepen en bemanningen, was er met het uitreden van een schip naar een Europese bestemming minder kapitaal gemoeid dan voor reizen naar buiten-Europese bestemmingen.⁵⁶ Daar kwam bij dat er volop connecties waren tussen de Europese vaart en de buiten-Europese vaart. De Europese vaart had een eigen dynamiek en veel geïmporteerde producten waren bestemd voor het Vlaamse achterland. Er was echter ook een aanzienlijke doorvoer naar bestemmingen in het Atlantisch gebied. Zoals uit het voorgaande hoofdstuk bleek, kochten handelskantoren voor de slavenhandel grote hoeveelheden Franse brandewijn en textiel, maar ook Engelse producten. Schepen die vanuit het Oostzeegebied richting Walcheren voeren, waren vaak volgeladen met materialen die benodigd waren voor de scheepsbouw. Het ging dan om houtwaren en hennep. De VOC, maar ook de particuliere kantoren die actief waren in de West-Indische vaart en de slavenhandel leverden zo indirect een bijdrage aan de Europese vaart van Walcheren.

Buiten-Europese vaart en slavenhandel

Van de buiten-Europese vaart ging een enorme economische stimulans uit; de schepen waren groter en werden bovendien voor een langere reis uitgerust. De Zeeuwse kamer van de VOC reedde slechts vijf à zes schepen per jaar uit, maar dat waren wel forse Oost-Indiëvaarders. Gemiddeld hadden die tweehonderd tot driehonderd opvarenden aan boord en de VOC-bewindhebbers maakten gebruik van honderden Walcherse

⁵⁴ NL-MdbZA, 33.2 (Verzameling aanwinsten 1960), inv. nr. 367, Lijst der zeeschepen hier tot Middelburg thuis behorende. Hoewel deze lijst niet volledig lijkt te zijn, is het onwaarschijnlijk dat er meer dan 10 schepen missen.

⁵⁵ NL-MdbZA, 33.1 (Verzameling Handschriften en Aanwinsten), inv. nr. 36a, scheepsjournaal *Vliegende Visch*, kapitein Pieter Pieterssen, 19 juli 1762.

⁵⁶ Zie § 2.3.

leveranciers van scheepsbenodigdheden.⁵⁷ Terecht classificeerde Victor Enthoven deze organisatie als “een economische reus op Walcheren”.⁵⁸ In de vaart op Atlantische bestemmingen buiten Europa zetten particuliere reders kleinere schepen in dan de VOC-reuzen. Toch vormen de West-Indische en West-Afrikaanse vaart samen een aanzienlijk deel van de Walcherse scheepvaart.⁵⁹ De Walcherse bilaterale vaart op West-Indië was vooral gericht op Essequibo/Demerara, ook nadat deze kolonie in 1770 voor niet-Zeeuwse schepen toegankelijk was. Binnen de Atlantische vaart nam de slavenhandel echter de voornaamste plaats in.

Tussen 1755 en 1770 steeg het jaarlijkse aantal slavenreizen vanuit Vlissingen en Middelburg fors (zie ook figuur 1-1). Het ging duidelijk om de snelst groeiende internationale handelstak van Walcheren. Rond 1770 bestond ongeveer 16 procent van de Middelburgse scheepsuitredingen uit slavenreizen, terwijl dat aandeel voor Vlissingen rond de 48 procent lag. Het economisch belang van de slavenhandel voor de totale Walcherse scheepvaart zal nog hoger zijn geweest. In de jaren zeventig nam deze handelstak iets af, maar dat gold ook voor de vaart op veel andere bestemmingen. De korte opleving van de slavenhandel na de Vierde Engelse Oorlog was beperkt en tijdelijk. Hoewel goede seriële gegevens voor de hele Walcherse scheepvaart voor de jaren negentig ontbreken, zal het aandeel van de slavenhandel in die periode zijn geslonken.

Een blik op de scheepvaartstatistieken van Walcheren werpt enig licht op de ingewikkelde logistieke vraagstukken waar handelskantoren die slavenreizen organiseerden mee te maken kregen. Schepen die naar Guinea voeren konden daar bijvoorbeeld het beste arriveren in de periode oktober tot maart, wanneer het grootste aantal slaven werd aangeboden.⁶⁰ Op de Loango-Angolakust was de aankomstmaand minder belangrijk, maar kapiteins vermeden bij voorkeur het Caribische orkaanseizoen (vooral september en oktober). Volgens de directeuren van de MCC was het goed timen van reizen echter vrijwel onmogelijk, “vermits de reizen om slaven heel onseker loopen, en de laat uijtgaande somtijds het eerst hunne slaven hebben.”⁶¹ Waar de handelskantoren wel invloed op konden uitoefenen, was de vertrekmaand van hun schepen uit Walcheren. De meeste schepen naar Guinea vertrokken in de maanden juli tot september, waardoor ze op een gunstige tijd op de Bovenkust arriveerden. Het vertrek van schepen naar Loango-Angola was meer gespreid over het jaar, maar reders

⁵⁷ Zie Mathias Cheyns, *Zeeuwse schepen voor Azië. Het scheepsbouwbedrijf van de kamer Zeeland van de VOC in de eerste helft van de 18^e eeuw* (licentiaatscriptie Universiteit Gent), 55-106.

⁵⁸ Victor Enthoven, ‘Veel Vertier’, 49-127.

⁵⁹ Vergelijk Unger en Westendorp Boerma, ‘De steden van Zeeland’, 58.

⁶⁰ Stephen D. Behrendt, ‘Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade’, in: *The William and Mary Quarterly* 58/1 (2001), 171-204, 184.

⁶¹ NL-MdbZA, MCC 99, brief directeuren aan Benners, 31 december 1771 (scan 153-154).

leken een lichte voorkeur te hebben voor een vertrek in het vierde kwartaal van ieder jaar.⁶²

6.3 Het belang van de slavenhandel voor de Middelburgse en Vlissingse economie

De economische keten van de slavenhandel trok een diep spoor op Walcheren. Iedere keer dat een handelskantoor een slavenschip uitreedde, waren de diensten van honderden mensen nodig. Het ging onder anderen om kapitaalverschaffers en timmerlieden, buskruitmakers en kuipers, bakkers en slaggers. Een groep Walcherse slavenhandelaren schreef in 1760 over hun uitredingen ten slavenhandel: “men berekene eens (...) hoe veel arbeidsvolk daar door aan een stuk brood is gekoomen; wat de equipagien van die scheepen den lande in het algemeen en de steeden daar se uitgevaaren zyn in het particulier hebben gegeven, hoe veele werkluiden hun kost daar by hebben gewonnen (...)”.⁶³ Helaas voerden ze die berekening zelf niet uit. Wel waren ze er van overtuigd dat de uitkomst zou aantonen “dat men een handel van die importantie en van dit vooruitsigt niet genoeg kan patrocineeren en encouragementen geeven”.⁶⁴ Het zou interessant zijn om de uitdaging aan te gaan en te berekenen welk deel van het inkomen dat de inwoners van Middelburg en Vlissingen verdienden samenhang met de handel in mensen. Een grote nauwkeurigheid is daarbij onmogelijk, daarvoor ontbreken simpelweg teveel gegevens. Door enkele beschikbare bronnen creatief in te zetten kan ik echter wel een beredeneerde inschatting maken van het lokale economische belang van de slavenhandel.

Grootte van de stedelijke economie

Om het aandeel van een deel in een groter geheel te bepalen, zijn kwantitatieve gegevens nodig over zowel het deel (in dit geval de inkomsten uit de slavenhandel) als het geheel (de stedelijke economie). Beide grootheden zijn niet eenvoudig uit bronnen te reconstrueren. Het bepalen van de grootte van een stedelijke economie is grotendeels een theoretisch vraagstuk, waarbij voor de vroegmoderne tijd bovendien betrouwbare statistische gegevens ontbreken. Een veelgebruikte maatstaf voor de grootte van een

⁶² TSTD. Voor Walcherse slavenscheepen na 1755 waar de vertrekmaand van bekend is, zijn de statistieken als volgt; Guinea-scheepen: 19 procent vertrok in het eerste kwartaal, 20 procent in het tweede, 35 procent in het derde, 26 procent in het vierde. Loango-Angola-scheepen: 21 procent vertrok in het eerste kwartaal, 25 procent in het tweede, 18 procent in het derde en 36 procent in het vierde.

⁶³ *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, NL-HaNA, VWIS 10 (citaat op scan 5).

⁶⁴ *Ibid.*

ationale economie is het bruto nationaal product (BNP). Het BNP is gelijk aan het bruto nationaal inkomen (BNI): het inkomen van alle staatsburgers van een land in een jaar. Een dergelijke grootte is ook te berekenen voor kleinere geografische eenheden als regio's of steden. Op basis van zeer diverse bronnen over productie en inkomens proberen historici het BNI van moderne natiestaten in het verleden te reconstrueren. Daarvoor zijn veel schattingen nodig en bovendien missen dergelijke berekeningen de informele economie. Het BNI telt immers alleen goederen en diensten die via een markt zijn aangeboden, terwijl zeker vóór 1800 transacties buiten de markt ook belangrijk waren.⁶⁵ Het achttiende-eeuwse Nederland was echter een relatief moderne samenleving, waar veel mensen in loondienst voor een markt produceerden. Dat gold zeker voor de zeeprovincies Holland en Zeeland.

Om het 'stedelijk inkomen' van Middelburg en Vlissingen in de tweede helft van de achttiende eeuw te berekenen zijn bij voorkeur contemporaine inkomensgegevens nodig. Het zou een mogelijkheid zijn om hiervoor fiscale gegevens te gebruiken. Het archief van de Zeeuwse Rekenkamer bevat de registers van het Familiegeld, een inkomstenbelasting die de Staten van Zeeland gedurende de achttiende eeuw hieven. Voor een reconstructie van het totaal in Zeeuwse steden verdiende inkomen zijn deze echter niet toereikend. Het belastingobject bestond uit het geïmputeerde inkomen uit kapitaalbezittingen, zoals aandelen/parten en onroerend goed. Regenten moesten ook de "commissie- of dag-gelden" die zij kregen voor hun werkzaamheden in diverse colleges meerekenen.⁶⁶ De ordonnantie op het Familiegeld stelde loonarbeiders en anderen zonder noemenswaardig kapitaalbezit die "alleen moeten leven van hunnen handen arbeid ofte handwerk, dat zij doen, zonder knegt, meiden, of leerlingen" vrij van het betalen van de belasting. Zij komen dan ook niet in de belastingregisters voor.⁶⁷ Voor 1770 heb ik de rekeningen van Middelburg en Vlissingen uitgewerkt. De registers zijn interessant om de inkomensverdeling te bepalen, maar voor het berekenen van het totaal in Middelburg en Vlissingen verdiende inkomen zijn ze niet geschikt. In 1770 kregen 1.608 Middelburgse en 427 Vlissingse huishoudens een aanslag voor het Familiegeld. De rekeningen missen daarmee ongeveer de helft van het totale aantal huishoudens in beide steden. Bovendien zijn de opgegeven inkomens niet meer dan een schatting. Om de hoogte van het totale stedelijke inkomen te bepalen is dus een andere aanpak noodzakelijk.

⁶⁵ Zie voor een uitgebreidere uiteenzetting over dit onderwerp De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 806-807.

⁶⁶ *Groot Placaet-boeck*, vol 9, Publicatie van de Staaten van Zeeland, tot elucidatie, interpretatie en ampliatie van de Ordonnantie op het Familie-geld, 21 september 1791, 1177-1180.

⁶⁷ *Groot Placaet-boeck*, vol 9, Nadere ordonnantie van de Staaten van Zeeland raakende het Familie-geld, 22 december 1758, 1164-1166.

In hun standaardwerk over de economie van Nederland tussen 1500 en 1815 benaderen Jan de Vries en Ad van der Woude de grootte van de nationale economie door het BNI te reconstrueren. Zij berekenen daartoe ook het gemiddelde inkomen per hoofd van de bevolking van verschillende steden en regio's in de Republiek. De Vries en Van der Woude gebruiken een breed scala aan bronnen, in het bijzonder registers van een Hollandse inkomstenbelasting uit 1742. Het hoofdelijk inkomen voor de Zeeuwse steden stellen ze gelijk aan het ongewogen gemiddelde van het inkomen in Hollandse steden, met uitzondering van het rijke Amsterdam. Op basis daarvan zou het gemiddelde inkomen per hoofd van de bevolking in Vlissingen en Middelburg in 1742 *f* 145 zijn geweest, een bedrag waarvan De Vries en Van der Woude beargumenteren dat het niet aan grote schommelingen onderhevig was tot ongeveer 1780. Voor mijn reconstructie van het stedelijk inkomen houd ik deze schatting aan. Vooral de Zeeuwse hoofdstad Middelburg was waarschijnlijk rijker dan enkele Hollandse steden met weinig handel. Ik hanteer daarom *f* 145 als ondergrens. Als bovengrens neem ik *f* 172, het door De Vries en Van Der Woude becijferde hoofdelijk inkomen in Amsterdam in deze periode.

Om de stap van het hoofdelijk inkomen naar het stedelijk inkomen te maken, is het van belang om te weten hoeveel mensen in de tweede helft van de achttiende eeuw in Middelburg en Vlissingen woonden. Het meest recente onderzoek naar dit onderwerp is uitgevoerd door Paul Brusse. Hij schat het aantal inwoners van Middelburg (exclusief de buitengebieden die eigendom waren van de stad, de zogenoemde stadsambachten) op 17.000. Dit inwonertal zal licht hebben geschommeld, maar bleef tussen 1750 en 1786 vrijwel stabiel. Pas aan het einde van de achttiende eeuw zette een forse daling in. Ook het inwoneraantal van Vlissingen was zeer constant en lag tussen 1750 en 1779 op 6.000 personen.⁶⁸ Zowel uit het door De Vries en Van der Woude berekende hoofdelijk inkomen als uit de door Brusse onderzochte populatiecijfers spreekt een grote mate van stabiliteit. Dit klopt met het algemene beeld van de Nederlandse economie in die periode: die draaide stationair. Sommige economische takken verminderden (zoals de suikerraffinage in Middelburg) andere namen juist toe (zoals de slavenhandel). Per saldo is het een zeer grove – maar geen onredelijke – schatting dat de Middelburgse inwoners gezamenlijk tussen de *f* 2.465.000 en *f* 2.924.000 per jaar verdienden. Voor Vlissingen zou het gaan om een bedrag tussen de *f* 870.000 en *f* 1.032.000. Daarmee is de grootte van de stedelijke economie in grote lijnen vastgesteld.

⁶⁸ Brusse, *Gevallen stad*, 27-36.

Grootte van de slavenhandelssector: omzet per verkochte slaaf

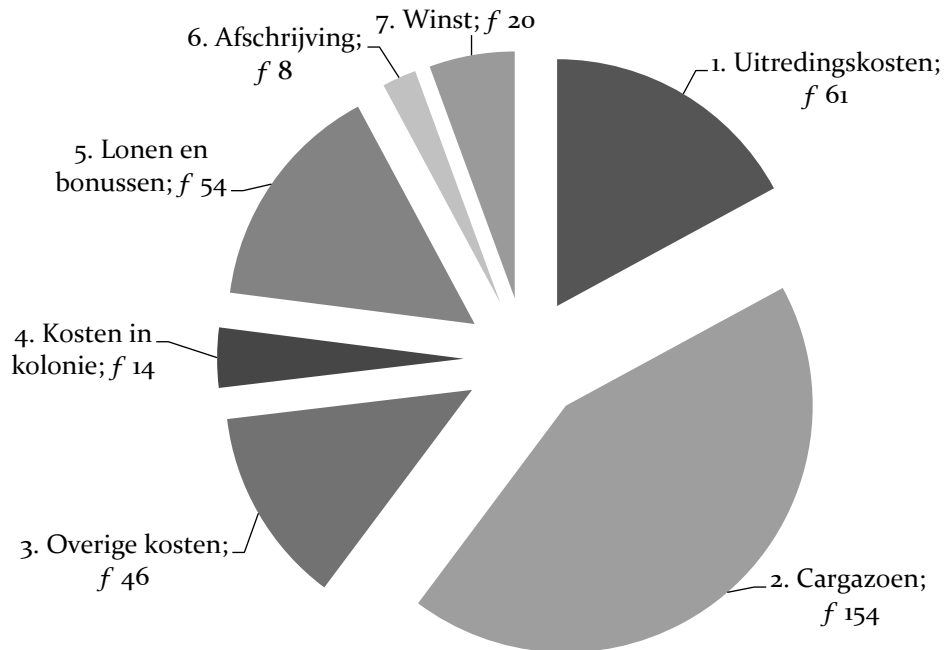
De volgende stap is het reconstrueren van het jaarlijkse inkomen uit de slavenhandel van alle lokale betrokkenen bij deze handelstak. Het is een probleem dat er nauwelijks financiële gegevens bewaard zijn van de meeste slavenreizen. Voor veel kantoren is bovendien onbekend hoe groot de schepen waren die zij gebruikten of hoeveel slaven zij inkochten in West-Afrika. Dankzij koloniale klerken is wel in grote lijnen duidelijk hoeveel slaven de kapiteins van de meeste Walcherse slavenschepen verkochten in de West. Dat is belangrijke informatie, want uit het aantal verkochte slaven valt een goede inschatting te maken van de omzet van de slavenreis. De gedetailleerde gegevens in het MCC-archief bieden een leidraad om te bepalen hoeveel omzet een handelskantoor ongeveer per verkochte slaaf realiseerde. Bovendien is het mogelijk om een inschatting te maken welk deel van die omzet besteed werd in de Walcherse economie. Uit eerdere hoofdstukken bleek dat de cijfers van de MCC redelijk representatief zijn voor de slavenreizen van andere kantoren. De combinatie van het jaarlijks aantal verkochte slaven door Walcherse schepen en de gemiddelde omzet per slaaf biedt de mogelijkheid om de grootte van de lokale slavenhandelssector te benaderen.

Voor 72 slavenreizen van de MCC tussen 1755 en 1780 heb ik de financiële gegevens geanalyseerd en opnieuw gerangschikt om de omzet per verkochte slaaf te bepalen. Mijn rangschikking laat bovendien zien uit welke componenten die omzet bestond. Gezamenlijk verkochten de kapiteins van de hier bedoelde 72 MCC-reizen 18.400 slaven in de West-Indische koloniën, wat neerkomt op een gemiddelde van 256 per reis. De totale omzet van alle reizen samen bedroeg *f* 6.570.678, oftewel *f* 357 per verkochte slaaf. Dit bedrag bestaat uit drie delen. Het grootste deel (*f* 317) is de gemiddelde verkoopprijs per slaaf tussen 1755 en 1780. Mede door het multilaterale karakter van slavenreizen behaalde de MCC echter meer omzet op slavenreizen dan alleen die op de slavenverkoop. Een tweede belangrijke bron van omzet bestond uit diverse posten die ik 'driehoeks-omzet' noem, naar de driehoeksreizen die de slavenschepen uitvoerden tussen Europa, Afrika en Amerika. Het betrof vooral de opbrengsten op de verkoop van wisselbrieven in Middelburg en Vlissingen boven de nominale waarde.⁶⁹ Daarnaast nam de MCC soms tegen betaling vracht (goederen of slaven) aan of vervoerden compagnieschepen passagiers naar West-Afrika, een kolonie of naar Nederland. De derde bron van omzet op slavenschepen betrof de inkoop van ivoor, was en andere Afrikaanse producten. Gezamenlijk leverden deze twee additionele omzetbronnen de MCC *f* 40 extra per verkochte slaaf op. Hoewel dit bedrag slechts gedeeltelijk verband houdt met het aantal verkochte slaven, is het waarschijnlijk dat

⁶⁹ Zie voor een bespreking van de wisselavans § 3.3.

andere kantoren soortgelijke resultaten behaalden. Deze twee omzetcomponenten vallen boekhoudkundig gezien bovendien niet te scheiden van de slavenhandel, reden waarom ik deze *f* 40 per verkochte slaaf meeneem in mijn berekening.⁷⁰

Figuur 6-1: Verdeling van gemiddelde omzet per door de MCC verkochte slaaf (*f* 357), 1755-1780



Om te bepalen welk bedrag de MCC in de lokale economie spendeerde, is het nodig de opbouw van de *f* 357 omzet per slaaf nader te onderzoeken. Gemiddeld behaalde de compagnie in deze periode *f* 20 winst op de verkoop van een Afrikaan als slaaf, de overige *f* 337 bestond uit allerlei kosten die de compagnie moest maken. De grootste kostenpost betrof de inkoop van cargazoengoederen, namelijk *f* 154 per verkochte slaaf. Dit is hoger dan de inkoopprijs van slaven in West-Afrika: tussen 1755 en 1780 betaalden MCC-kapiteins gemiddeld *f* 125 per ingekochte slaaf. Daarnaast kochten zij echter ook andere producten aan met cargazoengoederen, zoals water, brandhout en ivoor. Bovendien konden kapiteins een deel van de ingekochte slaven niet verkopen, doordat

⁷⁰ Om bijvoorbeeld de ivoorhandel te scheiden van de slavenhandel, zou ik een deel van de kosten voor iedere slavenuitreding toe moeten wijzen aan de goederenhandel. De directeuren kochten een deel van het cargazoen in om ivoor te kopen. De ivoorhandel zou dan ook een evenredig deel van de overige uitredingskosten toebedeeld moeten krijgen. Deze scheiding zou echter zeer arbitrair zijn. Bovendien waren de secundaire omzetgenererende activiteiten een intrinsiek onderdeel van de slavenhandel. Zie ook Bijlage B en F. E. Hyde, B. B. Parkinson, and S. Marriner, 'The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade', in: *Economic History Review* V (1953), 368-377, 372.

deze aan boord overleden. De kosten voor cargazoengoederen voor overleden slaven zijn daardoor verdeeld over de kosten per *verkochte* slaaf.⁷¹ De verdere verdeling van de *f* 357 per verkochte slaaf is af te lezen in figuur 6-1.

Aan de hand van het MCC-archief is het mogelijk om per component een schatting te maken van het deel dat de MCC in de lokale economie besteedde. De uitredingskosten bestonden vooral uit vertimmeringen en reparaties aan de schepen.⁷² Hieronder vallen ook leveranties van allerlei scheepsbenodigdheden, zoals scheepsbrood en buskruit voor eigen gebruik. Uit hoofdstuk 4 bleek dat de lokale economie sterk betrokken was bij de equipage van slavenschepen. Op basis van de MCC-rekeningen schat ik dat slavenhandelaren zo'n 75 procent van alle uitredingskosten lokaal besteedden. Datzelfde kan niet gezegd worden van de tweede omzetcomponent, de cargazoengoederen. Zoals uit hoofdstuk 5 bleek, kwamen veel van deze producten van buiten Walcheren en zelfs van buiten de Republiek. In dat geval verdienden lokale kooplieden hooguit een commissie. Ik schat dat handelskantoren niet meer dan 25 procent van de kosten voor cargazoengoederen besteedden aan lokaal geproduceerde goederen en commissie. In dit rekenmodel bestaan de 'overige kosten' uit een grote variëteit aan financiële boekingen. Het gaat onder andere om de aankoopkosten van gort en paardenbonen voor de slaven. Daarnaast omvat deze categorie premies voor zeeverzekeringen, kosten voor sjouwers, drukkosten voor bijvoorbeeld veilingcatalogi en lokale belastingen. Dit waren vaak kostenposten die de lokale economie ten goede kwamen, waardoor ik het lokale bestedingspercentage van de overige kosten op 70 procent schat. De 'kosten in kolonie' slaan op allerlei zaken die kapiteins in onder meer Suriname en Essequibo/Demerara moesten betalen. Te denken valt aan veilingkosten, overnachtingskosten voor de officieren en kleine scheepsreparaties. Deze omzetcomponent valt niet te beschouwen als een directe input voor de lokale Walcherse economie.

De laatste 3 omzetcomponenten vormen gezamenlijk de door de MCC bruto toegevoegde waarde per verkochte slaaf. Dit bestond allereerst uit de beloningen voor de productiefactoren arbeid en kapitaal. De lonen en bonussen voor de zeelieden waren de beloning voor de geleverde arbeid (omzetcomponent 5). Zoals uit § 4.4 bleek, waren veel officieren afkomstig van Walcheren terwijl veel lagere zeelieden van elders kwamen. Wat de zeelieden van allerlei rangen met hun verdiende inkomen deden is onbekend, hoewel ik voorzichtig schat dat zo'n 30 procent van dit bedrag terecht kwam in de lokale

⁷¹ Tijdens deze 72 reizen kochten de kapiteins in totaal 20.614 slaven, waarvan 2.214 (10,7 procent) onderweg overleden. De inkoopkosten voor deze slaven zijn verdeeld over de 18.400 verkochte slaven.

⁷² De prijs voor de nieuwbouw van schepen zit hier niet bij. Deze werd door de MCC geactiveerd en hierop werd afgeschreven, zie omzetcomponent 6.

economie van Middelburg. De beloning voor de kapitaalverschaffers waren de winsten (omzetcomponent 7), die in het geval van de MCC niet direct werden uitbetaald aan de investeerders. Bij partenrederijen vond die uitbetaling sneller plaats (zie hoofdstuk 2), hoewel ook de investeerders in de MCC soms dividend kregen. Ik schat dat uiteindelijk zo'n 50 procent van de winsten van de slavenhandel terecht kwam in de zakken van lokale investeerders. De afschrijvingskosten bestonden vooral uit afschrijvingen op schepen nadat ze van een slavenreis terugkeerden. Het ging hierbij om een boekhoudkundige constructie, niet om een directe input in de lokale economie. In overeenstemming met het moderne systeem van Nationale Rekeningen, beschouw ik de afschrijvingen wel als zodanig om het effect van de slavenhandel op de lokale scheepsbouw mee te nemen. Handelskantoren lieten hun schepen grotendeels lokaal bouwen (§ 4.1); minstens 75 procent van dit bedrag kwam ten goede aan de lokale economie.

Aandeel van de slavenhandel in de stedelijke economie, 1755-1780

Aan de hand van de MCC-cijfers is nu in grote lijnen bekend hoeveel omzet de verschillende handelskantoren per verkochte slaaf behaalden en welk deel daarvan zij in de lokale economie uitgaven. De volgende stap is het bepalen van het totaal aantal verkochte slaven door Walcherse kantoren. Uit de TSTD blijkt dat in de periode van 1755 tot 1780 jaarlijks gemiddeld zeven slavenschepen vertrokken vanuit Vlissingen, waarvan de kapiteins in de Amerikaanse koloniën gezamenlijk 1.970 slaven verkochten. De haven van Middelburg was het jaarlijkse startpunt voor gemiddeld vijf slavenschepen, waarvan de kapiteins in totaal 1.256 slaven verkochten.⁷³ Door deze gegevens te combineren met de door de MCC behaalde omzet per slaaf, is het mogelijk een indicatie te krijgen van de totale gemiddelde jaarlijkse omzet van de Walcherse slavenhandel.

Voor alle omzetcomponenten behalve de lonen en de winst (beide deel van de toegevoegde waarde), geldt dat slavenhandelaren deze besteedden bij toeleveranciers. Van de bedragen voor deze omzetcomponenten trek ik 25 procent af, omdat een deel van het aan de leveranciers betaalde bedrag niet als inkomen in de lokale economie terecht kwam. Ook lokale leveranciers haalden een deel van hun inputs immers van buiten Middelburg en Vlissingen.⁷⁴ Tabel 6-2 bevat de uiteindelijke schatting van het

⁷³ TSTD, Voyages Database.

⁷⁴ Bakkers bestelden bijvoorbeeld granen buiten de stad, buskruitmolens haalden ook grondstoffen van buiten Walcheren. Het percentage van 25 procent heb ik gekozen in navolging van David Richardson. Richardson, 'Slavery and Bristol's Golden Age', 48.

jaarlijkse inkomen in Vlissingen en Middelburg dat direct en indirect aan de slavenhandel gerelateerd was.

Tabel 6-2: Geschatte jaarlijkse bestedingen voor slavenhandel in lokale economie, 1755-1780

<i>Vlissingen (zeven schepen, 1.970 verkochte slaven)</i>	<i>f</i>	<i>Aandeel lokale economie</i>	<i>f</i>
1. Uitredingskosten	120.170	75%	90.128
2. Cargazoen	303.380	25%	75.845
3. Overige kosten	90.620	50%	45.310
4. Kosten in kolonie	27.580	0%	0
5. Lonen en bonussen	106.380	30%	31.914
6. Afschrijving	15.760	75%	11.820
7. Winst	39.400	50%	19.700
Totale omzet	703.290		274.717
Schatting totaal aan slavenhandel gerelateerd inkomen Vlissingen (zie tekst voor berekening):			218.941
<hr/>			
<i>Middelburg (vijf schepen, 1.256 verkochte slaven)</i>	<i>f</i>	<i>Aandeel lokale economie</i>	<i>f</i>
1. Uitredingskosten	76.616	75%	57.462
2. Cargazoen	193.424	25%	48.356
3. Overige kosten	57.776	70%	40.443
4. Kosten in kolonie	17.584	0%	0
5. Lonen en bonussen	67.824	30%	20.347
6. Afschrijving	10.048	75%	7.536
7. Winst	25.120	50%	12.560
Totale omzet	448.392		186.704
Schatting totaal aan slavenhandel gerelateerd inkomen Middelburg (zie tekst voor berekening):			148.255

Het is nu mogelijk om te schatten hoeveel van het jaarlijks verdiende inkomen in Vlissingen en Middelburg samenhang met de trans-Atlantische slavenhandel (zie tabel 6-3). Als ik alleen de door zeelieden verdiende lonen en de winsten van deze handelstak in de berekening betrek, blijkt dat jaarlijks gemiddeld 5 tot 6 procent van de Vlissingse inkomens verdiend werd in de slavenhandel. Voor Middelburg komt deze berekening uit op ongeveer 1 procent van het inkomen. De cijfers veranderen sterk als ik ook de inkomens van toeleveranciers van slavenhandelaren meetel. In dat geval was 21 tot 25 procent van de Vlissingse economie verbonden met de handel in slaven. Het aandeel van de slavenhandel in de Middelburgse economie komt dan uit op 5 tot 6 procent.

Vooraf voor Vlissingen gaat het om een groot aandeel, hetgeen een bevestiging is van de beweringen van Walcherse kooplieden in hun eerder besproken rekestes: de slavenhandel was een zeer belangrijk en waarschijnlijk zelfs onmisbaar onderdeel van de lokale economie. Het hoge aandeel is goed te verklaren. In Vlissingen woonden niet veel mensen, terwijl er bij de uitreding van een slavenschip grote aantallen leveranciers betrokken waren. Toen de directeurs van de MCC in 1770 bijvoorbeeld het schip *Haast U Langzaam* uitredden gebruikten zij de diensten van meer dan 120 lokale leveranciers, onder wie 19 kuipers, 10 kistenmakers, 11 broodbakkers, 2 kruideniers, een brouwer, een smid, een zeilmakerij, een lijnbaan en een scheepswerf. Vlissingen had haar eigen kuipers, kistenmakers, bakkers, werven en andere leveranciers.⁷⁵

Tabel 6-3: Geschat aandeel slavenhandel in lokale economie, 1755-1780

	Inkomen gerelateerd aan slavenhandel <i>f</i>	Lage schatting	Hoge schatting
<i>Vlissingen</i>			
Lonen en winsten slavenhandel	51.614	5%	6%
Totaal slavenhandelsgerelateerd inkomen	218.941	21%	25%
<i>Middelburg</i>			
Lonen en winsten slavenhandel	32.907	1%	1%
Totaal slavenhandelsgerelateerd inkomen	148.255	5%	6%

Bronnen: financiële database MCC-reizen. De lage schatting is gebaseerd op een gemiddeld inkomen per hoofd van *f* 172 in Middelburg en Vlissingen, de hoge schatting op een gemiddeld inkomen van *f* 145.

De bovenstaande berekening is weliswaar een grove schatting, maar geeft een goede indicatie van het relatieve belang van de slavenhandel voor de economie van Vlissingen en Middelburg. Het rekenmodel heeft echter enkele analytische beperkingen, waarvan het statische karakter het belangrijkste is. In het model is de grootte van de economie constant voor de hele periode 1755 tot en met 1780. De reden hiervoor is de stabiliteit van de onderliggende schattingen van de bevolkingsgrootte en de hoogte van het inkomen per hoofd. De werkelijkheid was ongetwijfeld minder stabiel. De grootte van de stedelijke economie veranderde jaarlijks enigszins, hoewel enorme schommelingen onwaarschijnlijk zijn. De onveranderlijkheid van de grootte van de lokale economie in het model maakt het toepassen ervan voor verschillende deelperioden minder

⁷⁵ NL-MdbZA, MCC 508, scheepsboek *Haast U Langzaam*, 4^e equipage (vanaf scan 34).

betekenisvol: alle fluctuaties die dan naar voren komen zijn dan slechts veroorzaakt door fluctuaties in de slavenhandel.

Om een idee te geven van de ontwikkeling van de slavenhandelssector, heb ik de berekening toch toegepast op enkele deelperioden.⁷⁶ Dan blijkt dat volgens dit rekenmodel de slavenhandel rond 1760 ongeveer 20 procent van de Vlissingse en 5 tot 6 procent van de Middelburgse economie omvatte. Rond 1770 was de handel op zijn absolute hoogtepunt en was de economische impact ervan gestegen tot zo'n 30 procent van de Vlissingse en 9 procent van de Middelburgse economie. In het decennium daarna daalde het aantal slavenreizen en daarmee ook de economische impact. Voor de periode na 1780 zijn geen inkomensschattingen beschikbaar, maar het aantal slavenreizen daalde sterk. De economische impact van deze handelssector zal navenant zijn afgenomen.

Een tweede beperking van het model is dat het geen rekening houdt met de impact op de regionale landbouw, slechts met dat op de stedelijke economie. De handelskantoren kochten grote hoeveelheden tarwe, gort en paardenbonen in als voedsel voor de bemanningen en de slaven. Er ontbreken echter te veel gegevens om de impact op de Walcherse landbouw mee te nemen. Zo is het niet duidelijk hoeveel mensen precies op het platteland woonden, wat zij gemiddeld verdienden en wat de precieze herkomst was van landbouwproducten die handelskantoren inkochten voor slavenreizen. Uit § 4.2 blijkt wel dat Walcherse slavenhandelaren op grote schaal gort, paardenbonen en scheepsbrood bestelden. Walcherse boeren zullen daarvan hebben geprofiteerd, maar ongetwijfeld kwam een deel van de landbouwproducten ook uit andere regio's. Voor eigenaren van Zeeuwse landbouwgrond (die niet zelden zelf op Walcheren woonden) vormde de slavenhandel zo ook een afzetkanaal.

Alternatieve aanwendbaarheid van productiefactoren

Het is duidelijk dat de slavenhandel voor Middelburg en vooral voor Vlissingen een zeer belangrijke economische activiteit was in de tweede helft van de achttiende eeuw. Het zou echter te kort door de bocht zijn om te concluderen dat de Middelburgse economie een tiende gekrompen zou zijn zonder de slavenhandel, of dat de Vlissingse economie een kwart kleiner zou zijn geweest. De in de slavenhandel geïnvesteerde productiefactoren waren – in ieder geval in theorie – alternatief aanwendbaar. Eenvoudiger gezegd: de investeerders in de slavenhandel hadden hun kapitaal ook in de visserij, de industrie of andere lokale economische takken kunnen steken. Toch is het

⁷⁶ Zie voor een bespreking van dit model voor de periode rond 1770, Gerhard de Kok, 'Cursed Capital. The Economic Impact of the Transatlantic Slave Trade on Walcheren around 1770', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 13/3 (2016), 1-27.

zeer waarschijnlijk dat de economieën van Middelburg en Vlissingen er sterk op achteruit waren gegaan zonder de slavenhandel. Deze handelstak was één van de weinige mogelijkheden om kapitaal productief te investeren op het eiland. Nijverheid was er nauwelijks en veel andere handelssectoren hadden te maken met heftige concurrentie, onder meer vanuit Holland. Eerder in dit hoofdstuk bleek al dat de slavenhandel één van de weinige handelstakken was die tot 1780 ook zonder bijzondere overheidssteun het hoofd boven water kon houden en zelfs floreerde.

Het gebrek aan lokale investeringsmogelijkheden blijkt duidelijk uit het portfolio van de bemiddelde Middelburger Daniël Radermacher.⁷⁷ Slechts een zeer klein deel van het vermogen van deze rijke regent was belegd in lokale economische ondernemingen. Zijn actiën in de Kamer Zeeland van de VOC stonden in 1770 voor *f* 14.400 op zijn persoonlijke balans, die in de Zeeuwse WIC waren ruim *f* 3.300 waard. Zijn aandeel in de MCC en het slavenschip *De Jonge Ruijter* (Adriaan Kroef) waren ook ongeveer *f* 3.000 waard. Verder had hij enkele duizenden guldens geïnvesteerd in de Assurantie Compagnie van Middelburg, een Middelburgse buskruitmolen en een Vlissingse lijnbaan. Deze bedragen vielen echter in het niet bij zijn aandeel in enkele buitenlandse ondernemingen. In de *Bank of England* bezat Radermacher een aandeel ter waarde van ruim *f* 52.000. Ook in de Engelse *South Sea Company* had hij belangen, gewaardeerd op ruim *f* 44.000. Het overgrote deel van zijn vermogen was dus niet productief geïnvesteerd op Walcheren. Het verlies van de slavenhandel en aanverwante activiteiten als buskruitfabricage had het eiland zonder twijfel een grote klap toegebracht. Het op één-na-beste alternatief voor de slavenhandel is onbekend, maar afwezigheid van de handel in mensen had voor beide steden vrijwel zeker geresulteerd in een kleinere economie. De emigratiegolf die Walcheren na 1795 trof had zich eerder voorgedaan als het eiland het zonder de economische impuls van de slavenhandel had moeten stellen.

6.4 Conclusie

Volgens Walcherse kooplieden was de slavenhandel een onmisbaar onderdeel van de Vlissingse en Middelburgse economie. De stadsbesturen, de Staten van Zeeland, de Zeeuwse Kamer van de WIC: allemaal waren het daarmee eens. Slavenhandelaren vonden hun eigen handelstak zelf uiteraard zeer belangrijk voor de lokale economie en een kwantitatieve analyse geeft hen gelijk. Halverwege de jaren zestig van de achttiende eeuw bestond ongeveer een kwart van de Middelburgse vloot zeeschepen en meer dan de helft van de Vlissingse vloot uit slavenschepen. In de particuliere buiten-Europese

⁷⁷ NL-MdbZA, Daniël Radermacher 12, Balans Daniël Radermacher, 1 januari 1770.

vaart van beide steden nam de slavenhandel ook een prominente positie in. Bovendien stimuleerde deze handelstak de vaart op Europese bestemmingen, doordat slavenhandelaren hun cargazoenen grotendeels importeerden. Een deel van de cargazoenen kwam uit Engeland en Frankrijk. Veel benodigdheden voor de scheepsbouw (waarvoor de slavenhandel ook belangrijk was) kwamen uit Noord-Europa.

Het procentuele belang van de slavenhandel voor het economische leven van Vlissingen en Middelburg kan slechts geschat worden. Het is echter niet onredelijk om te stellen dat in een gemiddeld jaar tussen 1755 en 1780 ongeveer 6 procent van de Middelburgse en 25 procent van de Vlissingse economie samenhang met de handel in Afrikanen. In sommige deelperioden zal dat aandeel nog hoger hebben gelegen. Daarmee was de slavenhandel in deze jaren van groot belang voor de lokale economie als inkomstenbron voor honderden mensen, waarschijnlijk belangrijker dan ooit tevoren. Dat aandeel in de stedelijke economie is bovendien nog exclusief de handel in met slavenarbeid geproduceerde suiker, koffie en andere tropische landbouwproducten. Over die handel gaat het volgende hoofdstuk.

7. Slavenhandel en het 'Atlantische systeem'

Een grote abolitionistische beweging kwam in Nederland nooit van de grond, maar hier en daar waren er wel tegenstanders van de slavenhandel met een uitgesproken mening. Een voorbeeld was de in Vlissingen geboren schrijfster Betje Wolff (1734-1804), die haar afkeer voor de handel in medemensen niet onder stoelen of banken stak. Over mensen die andere mensen tot slaaf maakten schreef ze in de jaren zeventig van de achttiende eeuw: *Hou op barbaarsche Europeaen ! / Kunt gy die zuchten tegenstaan? / Die klagten, en dien tranenvloed, / Die gy, o monster! stroomen doet?*¹ Het onderwerp liet haar niet los, ook niet toen ze in 1788 om politieke redenen naar Frankrijk moest uitwijken. Daar leerde ze de abolitionistische predikant Benjamin Frossard kennen, die destijds net een tweedelige aanklacht tegen de slavernij had gepubliceerd. Wolff besloot het werk te vertalen naar het Nederlands en het verscheen in 1790 bij haar Haagse uitgever als *De zaak der negerslaaven*.² Toen ze in 1798 weer in Nederland was, wilde ze niet bij Vlissingse kennissen logeren vanwege haar “natuurlyken afkeer van slavenkoopers”.³

Frossard citeerde in zijn werk met instemming de Franse priester Guillaume Thomas Raynal, die de slavenhandel toeschreef aan “wreede gierigheid”.⁴ Wolff had daar eerder ook al over gedicht: slaven werden in de *West Door gierigheid ter dood vermoeit / Op velden door de zon verschroeit*.⁵ En wat leverde al die ellende op? Het ging uiteindelijk om de verkoop van door slaven geproduceerde landbouwproducten als suiker, koffie en katoen. Ook Walcherse kooplieden voerden die producten in op hun eiland, waar Middelburg een centrum was voor de handel in tropische landbouwproducten. Dit waren niet de enige vruchten van de Walcherse slavenhandel die de lokale economie bereikten. Slavenschepen namen op hun reizen ook regelmatig Afrikaanse ruilgoederen mee naar Walcheren, waarbij vooral ivoor een voorname plaats innam. Zo beïnvloedde de lokale slavenhandelssector de economie niet alleen direct, maar ook indirect door de Walcherse deelname aan het bredere trans-Atlantische handelssysteem. In dit hoofdstuk zal eerst de handel in ivoor, suiker en koffie op Walcheren aan bod komen. De Atlantische handel was bovendien voor heel Nederland

¹ Elisabeth Bekker, wed. A. Wolff, *Beemster winter-buitenleven: twee brieven* (Amsterdam 1778), 44.

² B.J. Frossard, *De zaak der negerslaaven, en der inwooneren van Guinea* (Den Haag 1790).

³ Geciteerd uit een brief van Wolff aan Coosje Busken, in: P.J. Buijnsters, *Wolff & Deken* (Leiden 1984), 16.

⁴ Frossard, *De zaak der negerslaaven*, 103. De eveneens abolitionistische Raynal schreef: “De Provincie van Holland neemt eenig aandeel aan deezen snooden handel, maar het is die van Zeeland die hem voornaamlijk drijft (...)”.

⁵ Wolff, *Beemster winter-buitenleven*, 44.

van belang. De effecten van het Atlantische systeem op de economie van de Republiek en in het bijzonder het economische belang van de slavenhandel voor de nationale economie, komen in het tweede deel van dit hoofdstuk aan bod.

7.1 De invoer van Atlantische producten op Walcheren

Vanaf zijn uitzichtpunt op de ruim negentig meter hoge Abdijtoren, was de Middelburgse torenwachter de eerste in de stad die terugkerende slavenschepen kon waarnemen. Lokale handelskantoren wachtten altijd met smart op tijding over de veilige thuiskomst van hun schepen. De directeuren van de MCC betaalden de torenwachter dan ook graag een extraatje als hij hen zo snel mogelijk informeerde over de aankomst van een compagnieschip.⁶ De thuiskomst van een slavenschip betekende werk voor loodsen, schippers en sjouwers. Hoewel sommige schepen in ballast thuisvoeren, hadden veel kapiteins een lading ivoor, goud, koffie, suiker en/of andere producten uit het Atlantisch gebied aan boord.

De groeiende Atlantische handel

De verbouw van commerciële landbouwgewassen in de West was één van de belangrijkste redenen voor het bestaan van de trans-Atlantische slavenhandel in de achttiende eeuw. De Nederlandse handel in tropische landbouwproducten uit binnen- en buitenlandse Atlantische koloniën nam in die eeuw sterk toe. Tussen 1700 en 1780 steeg de waarde van de Atlantische importen in de Republiek vanuit de Nederlandse koloniën in de West van gemiddeld *f* 4,3 miljoen per jaar tot meer dan *f* 22 miljoen per jaar.⁷ De belangrijkste import was ruwe suiker, hoewel in de tweede helft van de achttiende eeuw ook de invoer van koffie zeer omvangrijk werd. Daarnaast leverden de koloniën onder andere cacao, katoen en tabak. Na 1750 was ongeveer de helft van de uit Nederlandse koloniën geïmporteerde koloniale producten afkomstig uit Suriname, Essequibo/Demerara en Berbice. De andere helft werd ingevoerd via Curaçao en Sint Eustatius, notoire smokkelcentra die vooral handeldreven in koloniale producten van niet-Nederlandse koloniën.⁸ De spectaculaire groei van de Atlantische sector was niet

⁶ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 15 januari 1771 (scan 213), MCC 22, vergadering 17 juni 1783 (scan 178). In 1774 meldde zich ene heer Maarschalk uit Zoutelande bij de MCC. Hij bracht ook regelmatig tijding over het arriveren van MCC-schepen en ook hij kreeg daarvoor een douceur. De hoogte daarvan was afhankelijk van de vraag of hij de eerste melder was. NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 6 september 1774 (scan 18).

⁷ Jan de Vries, 'The Dutch Atlantic Economies', in: Peter A. Coclanis (red.), *The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia, SC, 2005), 1-29, 19

⁸ Klooster, *Illicit Riches*, 176, tabel 7. Zie voor een verbeterde versie van deze tabel Wim Klooster, 'An Overview of Dutch Trade with the Americas, 1600-1800', in: Victor Enthoven and Johannes Postma (red.),

uniek voor Nederland. Ook de Atlantische importen in Groot-Brittannië, Frankrijk en Spanje namen sterk toe. De achttiende-eeuwse overzeese handel van Frankrijk werd zelfs in toenemende mate overheerst door tropische landbouwproducten, zodanig dat Paul Butel spreekt van de “Americanization of French commerce”.⁹ Ook in Nederland was de Atlantische handel één van de schaarse groeisectoren in de verder stagnerende nationale economie. Deze ontwikkelingen gingen niet voorbij aan Walcheren. Een belangrijke manier waarop Walcheren profiteerde van de toegenomen activiteit in het Atlantisch gebied was de slavenhandel. Daarnaast importeerden Walcherse kooplieden ook Atlantische producten in Middelburg en Vlissingen.

West-Afrikaanse producten en de slavenhandel

De Walcherse slavenhandel was onderdeel van een bredere ‘Afrikaanse vaart’, die ook de bilaterale handel op West-Afrika omvatte. Zowel slavenschepen als retourschepen keerden regelmatig terug op Walcheren met producten als ivoor, goud, peper, verfhout en was uit Afrika. Kantoren importeerden deze producten vooral van de kust van Guinea, want de handel op Loango-Angola was vrijwel exclusief gericht op slaven. De aanvoer van Afrikaanse producten op slavenschepen werd vanaf de jaren zestig van de achttiende eeuw steeds belangrijker voor Walcherse handelskantoren, doordat er een einde kwam aan de bilaterale vaart op Guinea.¹⁰ Een belangrijke oorzaak hiervoor waren de stijgende kosten. Waar die in de slavenhandel af te wentelen waren op de koloniale kopers van slaven, kregen reders van retourreizen juist te maken met dalende verkoopprijzen van belangrijke handelsproducten als was en verfhout.¹¹ Ook de MCC werd daardoor gedwongen om haar retourreizen op Guinea te staken. Deze compagnie reedde tussen 1730 en 1768 in totaal 38 maal een schip uit voor een retourreis, hoewel het merendeel van deze reizen (26) plaatsvond vóór 1755. Nadat de *Vliegende Faam* eind jaren zestig uit Guinea terugkeerde, besloten de directeuren geen nieuw retourschip meer uit te redden vanwege de stijgende kosten.

Riches from Atlantic Commerce: Dutch Trans-Atlantic Trade and Shipping, 1585-1817 (Leiden 2003), 365-384, 379.

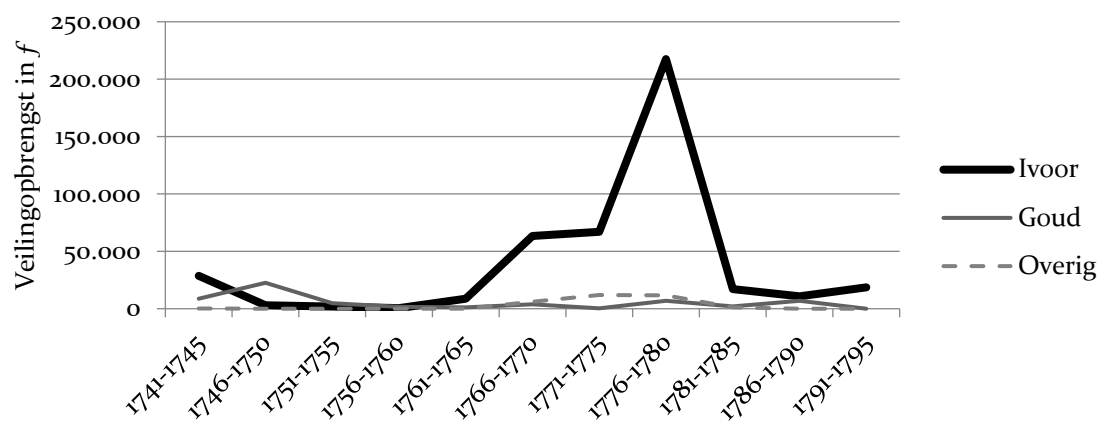
⁹ Paul Butel, ‘France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade’, in: James D. Tracy (red.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge 1993), 153-173, 159. Voor de toename van de Engelse importen, zie onder andere Jacob M. Price, ‘The Imperial Economy, 1700-1776’, in: P. J. Marshall and Alain Low (red.), *The Oxford History of the British Empire: Volume II: The Eighteenth Century* (Oxford 1998), 101. Voor Spanje, zie Javier Cuenca-Esteban, ‘Statistics of Spain’s Colonial Trade, 1747-1820: New Estimates and Comparisons with Great Britain’, in: *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, XXVI, 2008/3.

¹⁰ Zie § 6.2 en vergelijk tabel 6-1.

¹¹ Uit *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760.

De MCC voerde vanaf 1768 een strategiewijziging door ten aanzien van de handel in ivoor, was en andere Guineese producten. Vanaf dat jaar moesten kapiteins van slavenschepen naast hun slavenhandel extra aandacht besteden aan de inkoop van Afrikaanse producten. De directeuren gaven kapitein Noordhoek in 1772 bijvoorbeeld de opdracht mee om niet alleen slaven in te kopen, maar “ook zo veel olifantstanden & wasch (...) als ten besten kan geschieden”.¹² Vooral in de jaren zeventig combineerde de MCC de slavenhandel met de handel in ivoor. Het kwam daarbij goed uit dat de meeste MCC-schepen in deze periode op de Guineese Bovenkust voeren, waar Afrikaanse handelaren bij Kaap Lahoe grote hoeveelheden kwalitatief goede ivoor aanboden.¹³ De gewijzigde strategie blijkt ook uit de Middelburgse veilingopbrengsten van Afrikaanse producten afkomstig van MCC-slavenschepen, die na 1768 piekten (figuur 7-1). In hoeverre andere Walcherse handelskantoren die slavenschepen uitredden op Guinea deze strategie volgden, is bij gebrek aan gegevens onzeker. Duidelijk is wel dat Walcheren ook na het aflopen van de directe retourhandel op West-Afrika niet verstoken bleef van ivoor. Dat blijkt ook uit het feit dat in Vlissingen in 1780 nog een ivoorbewerkingsfabriek van de grond kwam.¹⁴ Walcherse kooplieden exporteerden het grootste deel van de Afrikaanse ivoor echter in onbewerkte vorm.¹⁵

Figuur 7-1: Opbrengsten veilingen Afrikaanse producten van MCC-slavenschepen



Bronnen: MCC 167-1424 (scheepsboeken) en MCC 1733-1736 (factuurboeken). Het betreft de totale opbrengsten per periode van vijf jaar in guldens, enkel afkomstig van Afrikaanse producten die op slavenreizen zijn vervoerd.

¹² NL-MdbZA, MCC 666.3, Particuliere instructie voor kapitein Johannes Noordhoek, art. 8 (scan 21).

¹³ Falconbridge, *An Account*, 229.

¹⁴ Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, I, 184. Van Druenen, *Vissers, kapers, arbeiders*, 577.

¹⁵ Gallandat, 'Beschrijving van een zonderling stuk yvoor', 353.

West-Indische producten en de slavenhandel

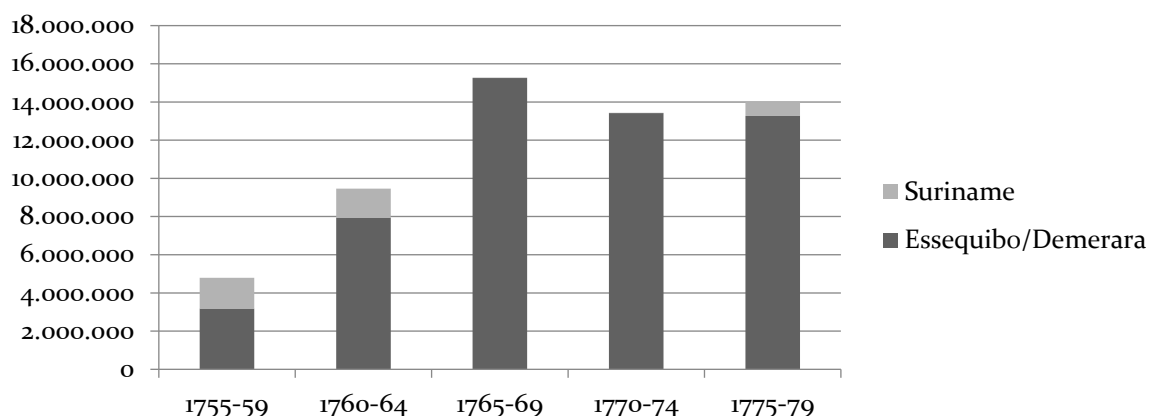
Slaven in de Atlantische koloniën van Nederland en andere Europese mogendheden produceerden onder meer suiker, koffie, tabak, katoen en cacao. Naar deze producten bestond een grote en groeiende vraag in Europa. Walcherse kooplieden importeerden voornamelijk suiker en koffie uit de West. In mindere mate handelden zij ook in katoen – een gewas dat vooral vanaf het eind van de jaren zeventig opkwam – en cacao. Twee lokale handelstakken verzorgden de aanvoer van deze producten: de bilaterale Walcherse vaart op de Nederlandse koloniën en de slavenhandel. Kapiteins van slavenschepen vervoerden regelmatig tropische landbouwproducten op hun terugreis uit de West, die verbouwd waren met de slavenmacht die ze zelf hielpen opbouwen.

De belangrijkste bron van West-Indische importen voor Walcheren was de bilaterale vaart op de koloniën. Walcherse kooplieden importeerden ook wel koloniale producten uit Sint Eustatius of andere Caribische eilanden, maar in de tweede helft van de achttiende eeuw haalden ze vooral West-Indische suiker en koffie uit de Zeeuwse kolonie Essequibo/Demerara. Zelfs na de openstelling daarvan voor niet-Zeeuwen in 1770 bleef die kolonie belangrijk voor Zeeland. Middelburgse kooplieden richtten in 1771 de 'Societeit ter Navigatie op Essequibo en annexe Rivieren' (SNER) op om de handel verder te stimuleren. Ook andere Middelburgse kantoren, waaronder Spoor & Sprenger en Pieter de Bruin, waren actief in de bilaterale vaart op Essequibo/Demerara. Een klein deel van de West-Indische koloniale producten bereikte Walcheren in de ruimen van slavenschepen. In de Nederlandse plantagekoloniën in Zuid-Amerika gaven slavenhandelaren over het algemeen de voorkeur aan betaling in wissels. De schepen konden dan vrij snel weer in ballast terugkeren naar Walcheren en onnodige kosten en risico's vermijden. De meeste West-Indische retourladingen van de MCC kwamen tot halverwege de jaren zeventig dan ook van Curaçao en Sint Eustatius. Pas na de kredietcrises en de vele wisselprotesten kwam er verandering in deze situatie. Vanaf de tweede helft van de jaren zeventig voeren vrijwel alle MCC-schepen (die toen voornamelijk naar Suriname gingen) met een lading suiker en koffie voor rekening van de compagnie richting Middelburg. Voor de import van plantageproducten op Walcheren bleef de bilaterale vaart op de koloniën echter belangrijker dan de invoer op slavenschepen.

Hoe belangrijk Essequibo/Demerara was voor de import van suiker en koffie op Walcheren, blijkt uit overgeleverde koloniale exportstatistieken. De plantages die in Essequibo/Demerara gevestigd waren, exporteerden in de tweede helft van de achttiende eeuw jaarlijks tussen de twee en vijf miljoen pond ruwe suiker naar Nederland. De export van koffie steeg van enkele honderdduizenden pond in de jaren

zestig tot zo'n vijf miljoen pond in 1779. Ondanks de openstelling van de kolonie voor Hollandse handel in 1770, ging tot in de jaren tachtig van de achttiende eeuw het grootste deel van de suiker naar Zeeland. De koffie-exporten waren na 1770 iets evenrediger verdeeld over Holland en Zeeland.¹⁶ De plantageproductie in het nabijgelegen Suriname was overigens vele malen groter: in de tweede helft van de achttiende eeuw exporteerden Surinaamse planters jaarlijks tussen de vijftien en twintig miljoen pond suiker, terwijl de koffie-export steeg van zo'n vier miljoen pond halverwege de eeuw tot meer dan twintig miljoen pond rond 1775. Vrijwel alles werd echter naar Holland vervoerd.¹⁷ Datzelfde geldt voor de productie van het veel kleinere Berbice.¹⁸ Het is dan ook niet verwonderlijk dat het grootste deel van de ruwe suiker en de koffie op Walcheren afkomstig was van Essequibo/Demerara (figuren 7-2 en 7-3). Voor zover kooplieden Surinaamse suiker en koffie in Middelburg en Vlissingen aanbrachten, gebeurde dat vooral op slavenschepen en vooral in de tweede helft van de jaren zeventig.

Figuur 7-2: Export van suiker uit Suriname en Essequibo/Demerara naar Zeeland

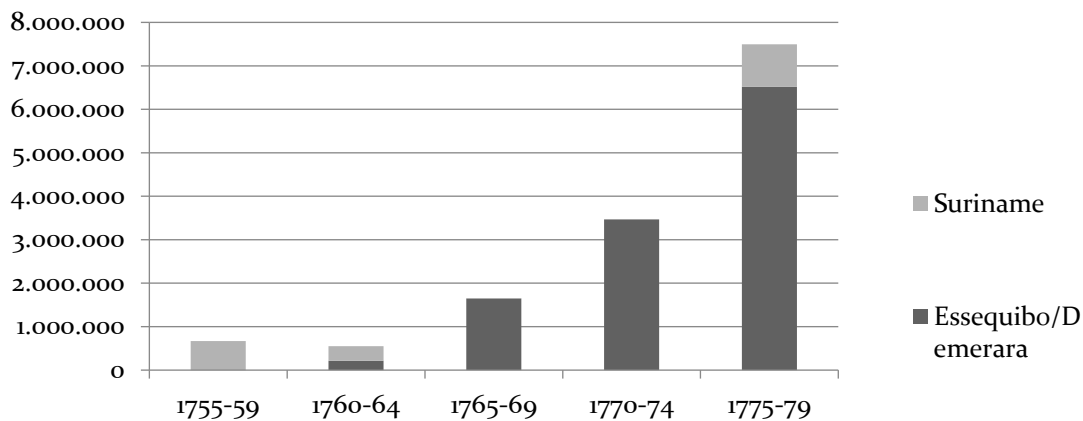


Bronnen: Bolingbroke, *A Voyage*, Postma, *Dutch Shipping and Trade with Surinam*.

¹⁶ Zie voor deze cijfers Henry Bolingbroke, *A Voyage to the Demerary* (Londen 1807), bijlage I, 397.

¹⁷ Johannes Postma, *Dutch Shipping and Trade with Surinam, 1683-1795*, database op easy.dans.knaw.nl/ui/datasets/id/easy-dataset:33971 [geraadpleegd op 19 maart 2018].

¹⁸ Over de exporten van Berbice is niet veel bekend. Aangezien deze kolonie in handen was van een Amsterdamse sociëteit, gingen de meeste exporten ongetwijfeld naar die stad. Zie ook Klaas Kramer, 'Plantation Development in Berbice from 1753 to 1779: the shift from the interior to the coast', in: *Nieuwe West-Indische Gids* 65, nr. 1/2 (Leiden 1991).

Figuur 7-3: Export van koffie uit Suriname en Essequibo/Demerara naar Zeeland

Bronnen: Bolingbroke, *A Voyage*, Postma, *Dutch Shipping and Trade with Surinam*.

Suiker, koffie, cacao en de lokale economie

Tussen 1765 en 1780 was de waarde van de jaarlijks op Walcheren ingevoerde suiker ongeveer een half miljoen gulden. De waarde van de ingevoerde koffie oversteeg aan het eind van de jaren zeventig zelfs die van de suiker. De lokale economie kon op verschillende manieren profiteren van deze handelsstroom. Om te beginnen moesten West-Indische planters een groot deel van hun handelsopbrengsten afstaan aan externe financiers. Volgens de schatting van een Surinaamse planter bedroeg de hoogte van de interestbetalingen een vijfde tot een kwart van de verkoopopbrengsten als de plantage geheel verhypothekeerd was.¹⁹ Veel plantages waren in deze periode gefinancierd door middel van de eerder besproken negotiatieleningen. Op Walcheren waren enkele grote negotatiefondsen voor plantages in Essequibo/Demerara gevestigd, waarvan die van burgemeester Cornelis van der Helm Boddaert het belangrijkste waren. Veel intekenaars op Walcherse fondsen kwamen echter van buiten Zeeland, waardoor het effect hiervan op de lokale economie beperkt zal zijn geweest.²⁰ Het waren waarschijnlijk vooral de directeurs van de negotaties die profiteerden van dit systeem. Of dat altijd eerlijk ging is de vraag; Van der Helm Boddaert werd in ieder geval beschuldigd van grootschalige malversaties, vooral door Utrechtse en Hollandse investeerders in zijn negotaties.²¹

¹⁹ Zie Anthony Blom, *Verhandeling over den landbouw in de colonie Suriname* (Haarlem 1786), 120-162.

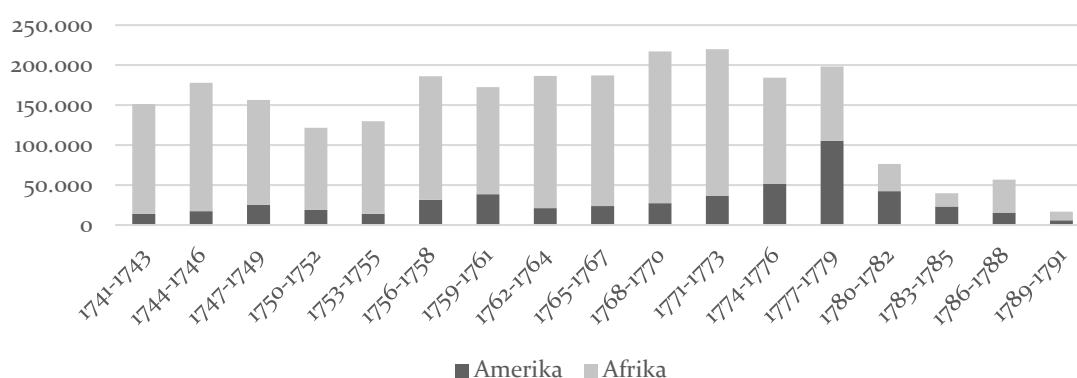
²⁰ Van de Voort, *Westindische plantages*, 103.

²¹ Zie onder andere de spectator *De Politieke Krayer*, nr. 227 (1785), 264-269. De anonieme briefschrijver klaagde over het feit dat Van der Helm Boddaert al sinds 1777 geen interest meer had uitbetaald aan de

Het was vooral de scheepvaartsector die profiteerde van de stroom West-Indische handelsproducten. Voor diverse (vooral Middelburgse) handelshuizen en rederijen was het transport van door slaven geproduceerde plantageproducten tussen Essequibo/Demerara en Walcheren een belangrijke activiteit. De hiervoor genoemde SNER was zelfs speciaal voor dat doel opgericht. De transportkosten die rederijen in rekening brachten bedroegen in deze periode vier duiten per pond suiker (of *f* 2,50 per honderd pond) en zes duiten per pond koffie (of *f* 3,75 per honderd pond).²² Gebaseerd op die tarieven, leverde alleen al het transport van suiker en koffie Zeeuwse rederijen tussen 1765 en 1780 per jaar rond de *f* 150.000 aan omzet op.

Anderen die meeprofitteerden van de koloniale handel waren verzekeraars, hoewel onzeker is of de scheepsladingen vooral in Zeeland verzekerd werden. Ook de stad Middelburg profiteerde in de vorm van belastingen en waaggeld, net als lokale dragers en schippers die de producten naar de veiling brachten. Verder verdienden de opkopers van de producten – veelal lokale handelshuizen – een handelsmarge. De aanvoer en verkoop van West-Indische koloniale producten op Walcheren was economisch gezien echter minder belangrijk dan de slavenhandel. Dat blijkt ook uit de inkomsten van de Zeeuwse Kamer van de WIC, die recognitie en lastgeld ontving van reders die schepen uitredden naar bestemmingen in het octrooigebied van de Compagnie. Zeeuwse schepen die op Afrika voeren (veelal slavenschepen) waren voor de Zeeuwse WIC een veel belangrijker inkomstenbron dan schepen die rechtstreeks naar West-Indische koloniën voeren (figuur 7-4).

Figuur 7-4: Ontvangsten in *f* uit recognitie en lastgeld WIC Kamer Zeeland



Bron: NL-HaNA, 1.05.01.02 (WIC), inv. nrs. 270, 271.

investeerdere, "ten minste aan de Hollandsche en Utrechtsche, want of de intime Zeeuwsche vrienden een veeg uit de pan gehad hebben, zou ik, als noch, niet direct durven zeggen". Ibid, 267.

²² Zie ook Blom, *Verhandeling over den landbouw*, 127.

De economische impact van de stroom tropische plantageproducten naar Walcheren bleef beperkt doordat lokale ondernemingen nauwelijks extra waarde aan de ingevoerde producten toevoegden. Vooral de suiker zou zich daar wel voor hebben geleend: de ruwe suiker zoals die uit de koloniën kwam moest immers nog een raffinageproces ondergaan. In de handel was geraffineerde suiker bijna tweemaal zoveel waard als ruwe suiker.²³ Toch waren er op Walcheren in de tweede helft van de achttiende eeuw nauwelijks suikerraffinaderijen gevestigd. Halverwege de achttiende eeuw stonden er in Middelburg nog minstens twee van deze ondernemingen en Daniël Radermacher bezat in de jaren zestig nog 1/36^e part in twee suikerraffinaderijen. Vanaf 1770 verdwenen deze stilletjes uit zijn boekhouding en helaas ontbreken de gegevens om te achterhalen wat ermee gebeurd is.²⁴

Duidelijk is in ieder geval dat het grootste deel van de suiker werd opgekocht door handelaren die deze ongeraffineerd weer uitvoerden. Een deel zal naar Hollandse raffinaderijen zijn vervoerd, maar veel tropische landbouwproducten waren ook bestemd voor het Vlaamse achterland.²⁵ De registers van de convoien en licenten te Lillo (op de route naar Antwerpen) laten zien dat de handel tussen de Oostenrijkse Nederlanden en Zeeland aanzienlijk was.²⁶ Waarschijnlijk konden de Zeeuwse suikerraffinaderijen de concurrentie met Hollandse en buitenlandse raffinaderijen niet aan, mede door de beperkte schaal van de markt en het kleinere achterland. Cacao werd in Zeeland wel verwerkt tot een eindproduct. Middelburg bezat in de tweede helft van de achttiende eeuw bijvoorbeeld rond de tien cacaomolens en Zeeuwse chocolade genoot zelfs enige bekendheid in Nederland. De economische impact van deze nijverheidstak laat zich lastig inschatten, maar waarschijnlijk was deze niet heel groot vanwege de kleinschaligheid van de chocoladefabriekjes.²⁷

Vergeleken met de Hollandse markt in West-Indische landbouwproducten, was de Walcherse markt zeer bescheiden. Alleen al in Amsterdam kwam een veelvoud binnen van de suiker en koffie die jaarlijks op Walcheren werd geïmporteerd. Suriname

²³ N.W. Posthumus, *Nederlandsche prijsgeschiedenis I* (Leiden 1943), 135-142.

²⁴ NL-MdbZA, Verzameling Daniël Radermacher 12, 'Balance op 't grootboek van den Heere Mr. D. Radermacher, 1 januari 1769. De waarde van een part in twee suikerraffinaderijen "alhier" was f 473,40. In de balans over 1770 ontbreken de suikerraffinaderijen plotseling en bij gebrek aan journaalboeken is niet te achterhalen hoe deze uit de boekhouding zijn verdwenen. In 1762 werd in de Middelburgsche Courant "een schoone party materialen en gereedschappen van een suiker raffinadery" te koop aangeboden. *Middelburgsche Courant*, 9 maart 1762.

²⁵ Brusse, *Gevallen stad*, 59-60.

²⁶ J.M.G. Leune, *Lillo en Liefkenshoek*, 3c (Brussel 2006), 224-232.

²⁷ Zie A. A. Fermin, *Cacao in Middelburg. Archiefonderzoek naar de opkomst en de neergang van de Middelburgse cacao- en chocoladeindustrie, 1703-1869* (ongepubliceerd werkstuk Universiteit Leiden, 1991). Zie ook 'Chocolademolens en de Fak Brouwers', in: *De Wete* 27/2 (april 1998), 2-11.

was een belangrijke leverancier voor de Amsterdamse stapelmarkt. Het economisch belang van die kolonie voor de inwoners van de Amstelstad was dan ook groot. De bilaterale vaart op de kolonie leverde veel werkgelegenheid op en een groot deel van de ruwe suiker werd in de stad geraffineerd. Dat bezorgde niet alleen de suikerraffinaderijen werk, maar ook aanverwante beroepsgroepen als pottenbakkers en kuipers.²⁸ De suikerraffinage in Holland was van zo'n omvang, dat alleen de Nederlandse West-Indische koloniën niet voldoende ruwe suiker konden leveren. Kooplieden haalden daarom ook veel ruwe suiker uit Franse havens. De markt voor Franse suiker in de Republiek was aanvankelijk geconcentreerd in Rotterdam, maar Amsterdam trok deze in de tweede helft van de achttiende eeuw steeds meer naar zich toe.²⁹

In 1776 waren er in heel Holland niet minder dan 156 suikerraffinaderijen actief, wat in schril contrast staat met de afwezigheid van Walcherse raffinaderijen.³⁰ Voor een gedeelte is de grootschaligheid van de Hollandse markt in tropische landbouwgoederen te verklaren door het feit dat in die provincie veel meer mensen woonden; Amsterdam was bijvoorbeeld zo'n tien keer groter dan Middelburg. De doorslaggevende factor was echter de goede Hollandse verbinding met andere Europese regio's. Vooral de Rijnvaart naar de Duitse gebieden nam in de loop van de achttiende eeuw een grote vlucht en de geëxporteerde producten bestonden steeds meer uit koloniale producten als suiker en koffie, maar ook onder meer tabak en indigo. Volgens een groep Amsterdamse kooplieden was de Rijnhandel in 1770 "één van de bloeyendste gedeeltes van den kwynenden koophandel".³¹ De import van door slaven geproduceerde koloniale producten vormde zo de basis voor een belangrijke heroriëntatie van de internationale handel van Nederland.³² Walcheren profiteerde van die ontwikkeling niet mee, op de slavenhandelaren die arbeiders voor de plantage leverden na.

7.2 Macro-economie en slavenhandel

Volgens François Valentijn (1666-1727) was de slavenhandel de oudste handel ter wereld.³³ De Dordtse predikant doelde specifiek op de handel in mensen die hij tegenkwam in Oost-Indië, maar de trans-Atlantische slavenhandel was een bijzonder

²⁸ J.G. van Dillen, 'Memorie betreffende de kolonie Suriname', in: *Economisch-Historisch Jaarboek 24* (Den Haag 1950), 162-167.

²⁹ NL-HaNA, 1.01.47.27 (Admiraliteiten XXXVII / Van de Heim) 55, ongedateerde "beschouwing van den koophandel van suiker, zoo als die vooral word gedreven in de Vereenigde Nederlanden".

³⁰ De Vries en Van Der Woude, *Nederland 1500-1815*, 386-387.

³¹ *Nieuwe Nederlandsche Jaerboeken*, 381-382, uit rekest van Amsterdamse kooplieden, 2 mei 1770, 382.

³² Zie ook De Vries, *De economische achteruitgang der Republiek*, (Leiden 1968).

³³ Geciteerd in: Markus Vink, "The World's Oldest Trade": Dutch Slavery and Slave Trade in the Indian Ocean in the Seventeenth Century," *Journal of World History* 14/2 (najaar 2003), 131-177.

fenomeen. De achtergrond ervan was de steeds verder geïntegreerde Atlantische economie. Europese handelaren reduceerden miljoenen Afrikanen tot mensen zonder geschiedenis en gedwongen arbeidskrachten. Deze praktijk beïnvloedde de economie van drie continenten. Op Walcheren had de slavenhandel een enorme impact, maar wat was de bredere – macro-economische – impact van deze handelstak op de Nederlandse economie?

Slavenhandel en economische moderniteit

Vanaf de opkomst van de trans-Atlantische slavenhandel in de zestiende eeuw tot de afschaffing ervan in de negentiende eeuw, voerden Europese slavenhandelaren meer dan 12,5 miljoen Afrikanen weg uit hun continent naar de koloniën in Noord- en Zuid-Amerika en het Caribisch gebied. De absolute piek van deze handel in mensen was de achttiende eeuw, toen bijna 6,5 miljoen Afrikanen als slaaf werden ingescheept. Engeland was in die eeuw de grootste slavenhandelsnatie met meer dan 2,5 miljoen inschepingen, op de voet gevolgd door Portugal. Nederlandse slavenhandelaren voerden in de achttiende eeuw zo'n 330.000 mensen weg uit Afrika.³⁴ Door deze handel verloren sommige streken in Afrika veel potentieel productieve inwoners, terwijl de bevolkingsopbouw van Amerikaanse en Caribische koloniën sterk veranderde.

Het debat over de bredere economische impact van de slavenhandel op Europa is gelaagd en zeer complex. Het gaat vaak hand in hand met pogingen om te verklaren waarom westerse landen in de afgelopen eeuwen relatief rijk werden. Ergens tussen grofweg 1750 en 1850 ontstond in Engeland een aanhoudende periode van spectaculaire economische groei, een periode bovendien waarin het land als eerste ter wereld grootschalige industrialisatie doormaakte. Andere Europese landen volgden later. De moderne economische groei leidde in de negentiende eeuw tot een *Great Divergence*, waarin de industrialiserende Europese landen de rest van de wereld in economisch opzicht ver achter zich lieten. Historici zoeken al vele decennia naar de precieze oorzaken van deze ontwikkeling. Geweld, uitbuiting en plundering door westerse landen nemen in veel verklaringsmodellen een centrale plaats in. De slavenhandel past naadloos in een dergelijk model. Zeker op basis van huidige morele standaarden was dit een gruwelijke en gewelddadige manier om koloniën van arbeiders te voorzien. De slaven werkten op plantagecomplexen om tropische landbouwproducten als suiker, koffie, katoen en tabak te produceren voor de Europese markt. Door hun gedwongen

³⁴ TSTD Estimates, Slavevoyages.org [bezocht op 16 februari 2018].

deelname aan het Atlantische handelssysteem betaalden zij ongewild de hoogste prijs om de Europese economie te voorzien van deze luxeproducten.

De invloedrijkste these over relatie tussen de slavenhandel en industrialisatie in Engeland is afkomstig van de Trinidadiaanse historicus Eric Williams. Zijn boek *Capitalism and Slavery* (1944) gaat over de rol van industrieel kapitalisme bij de uiteindelijke afschaffing van slavernij. Williams poneert echter ook de stelling dat de Industriële Revolutie mede gefinancierd was door slavernijwinsten.³⁵ Hij noemt in het bijzonder de Engelse slavenhandel, een sector die volgens hem hoge winsten zou hebben behaald in de achttiende eeuw.³⁶ Williams was duidelijk beïnvloed door Karl Marx en diens concept van *ursprünglichen Akkumulation*. Marx doelde hiermee vooral op de concentratie van kapitaal in de handen van een kapitalistische klasse, terwijl anderen gedwongen werden hun eigen arbeidskracht te verkopen om in hun levensonderhoud te voorzien. Maar hoe accumuleerden de kapitalisten hun kapitaal om de kapitalistische cyclus in gang te zetten? Mede door winsten behaald middels "Eroberung, Unterjochung, Raubmord, kurz Gewalt".³⁷ De theoreticus wees onder andere op de slavenhandel.³⁸

Eric Williams probeerde deze relatie ook aan te tonen. Toen hij zijn onderzoek deed in de jaren dertig van de vorige eeuw, was er echter nog maar weinig bekend over de winsten van de slavenhandel. Economisch historici als David Richardson, Robert Thomas, Richard Bean en Roger Anstey toonden als antwoord op Williams overtuigend aan dat de Engelse slavenhandel geen fabelachtige winsten opleverde in de achttiende eeuw.³⁹ Het gemiddelde winstniveau van slavenreizen was hooguit 10 procent. Stanley Engerman berekende dat de bijdrage van de slavenhandel aan het nationale inkomen in 1770 niet meer dan 0,54 procent was.⁴⁰ Zelfs in het onwaarschijnlijke geval dat alle winsten beschikbaar waren voor industriële investeringen, zou de bijdrage van de Engelse slavenhandel aan de kapitaalvorming marginaal zijn. Een tweede argument tegen Williams betrof zijn aanname dat de vroege industrie gefinancierd was met grote

³⁵ Eric Williams, *Capitalism and Slavery*, (Richmond 1944), 98-105.

³⁶ Ibid, 36-37.

³⁷ Karl Marx, *Das Kapital. Kritik der politischen Oekonomie* (tweede druk, Hamburg 1872), I, 743. Merk op dat 'kapitaal' voor Marx niet gelijkstaat aan 'een grote zak met geld', er zijn bijvoorbeeld ook specifieke (kapitalistische) productierelaties voor nodig.

³⁸ Ibid, 782, 789. Marx wees in de Britse casus vooral binnenlandse oorzaken aan voor *ursprünglichen Akkumulation*, zoals de *enclosure*-beweging. Enkele van zijn navolgers wezen sterker dan hijzelf op het belang van imperialisme. Zie vooral Immanuel Wallerstein, *The Modern World System* (diverse delen en edities).

³⁹ Richardson, 'Profitability in the Bristol-Liverpool Slave Trade', Thomas en Bean, 'The Fishers of Men', David Eltis en Stanley L. Engerman, 'The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain', in: *The Journal of Economic History* 60/1 (2000), 123-144.

⁴⁰ Stanly L. Engerman, 'The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis', in: *The Business History Review* 46/4 (1972), 430-443, 440.

kapitalen. Uit onderzoek van met name François Crouzet blijkt dat vroege industrialisatie maar weinig afhankelijk was van extern kapitaal en dat de eerste industrieën hun machinerie grotendeels financierden met ingehouden winsten.⁴¹ Het uitgangspunt van kapitaalaccumulatie als voorwaarde voor industrialisering is daardoor ter discussie gekomen. Ook nu overtuigend is aangetoond dat de winsten in deze handelstak niet spectaculair waren, is het debat over de economische effecten van de slavenhandel echter verre van beslecht. De discussie richt zich vooral op de impact van het bredere 'Atlantische systeem', omdat de plantageproductie in dat systeem gebaseerd was op de exploitatie van slaven.

Het Atlantische systeem

De slavenhandel was een cruciale schakel in de achttiende-eeuwse trans-Atlantische handel. West-Indische planters hadden continu nieuwe slaven uit Afrika nodig om hun plantageproductie (grotendeels bestemd voor Europa) op peil te houden.⁴² In dit verband spreken historici van het 'Atlantische systeem'.⁴³ De toenemende handel in het Atlantisch gebied is door sommige economisch-historici aangewezen als hoeksteen van de ontwikkeling naar moderne economische groei.⁴⁴ Om dat te bewijzen zijn sterke aanwijzingen nodig dat deze sector een onvervangbare rol speelde. Het bewijs is lastig te leveren, doordat historici het oneens zijn over de belangrijkste factoren die de zogenoemde *Great Divergence* inluidden. Enkele veel gegeven verklaringen zijn een grote toename van beschikbaar kapitaal voor industriële investeringen, de ontwikkeling van instituties als banken en eigendomsrechten, wetenschap en technologische innovatie, toenemende arbeidsdeling, een consumptierevolutie, een toename van intercontinentale handel en een machtig staatsapparaat dat al deze factoren aanstuurde.⁴⁵ Het is niet voldoende om aan te tonen dat het Atlantische systeem een

⁴¹ François Crouzet, *Capital Formation in the Industrial Revolution* (Londen 1972). Volgens Crouzet was de Williams-thesis "unfounded", "misleading" en "based on a few random and unrepresentative examples of West India merchants having become bankers or manufacturers". Ibid, 7. Williams formuleerde zijn these overigens zorgvuldig. Hij ontkende niet dat de "growth of the internal market in England" en "the ploughing-in of the profits from industry" ook belangrijk waren. Williams, *Capitalism and Slavery*, 106.

⁴² In theorie hadden ook vrije arbeiders op plantages kunnen werken. Olivier Pétré-Grenouilleau bekritiseert dan ook de syllogistische redenering dat 1. de slavenhandel noodzakelijk was voor Atlantische handel, 2. Atlantische handel noodzakelijk was voor economische modernisering en dus 3. de slavenhandel noodzakelijk was voor economische modernisering. Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négriers. Essai d'Histoire Globale* (Parijs 2004), 337-338. Vooral voor suikerproductie werden historisch gezien echter vaak onvrije arbeiders gebruikt. Het is de vraag of de achttiende-eeuwse suikerproductie zo hoog zou zijn geweest zonder slavernij.

⁴³ Hiervan bestaat geen eenduidige definitie. Zie Emmer, 'The Myth of Early Globalization'.

⁴⁴ Zie voor een bespreking Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade, and the British Economy*) of Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités Négriers*, 315-358.

⁴⁵ Peer Vries, *Escaping Poverty. The Origins of Modern Economic Growth* (Göttingen 2013), passim.

bepalende invloed had op één van deze factoren, de onderzoeker moet tevens aantonen dat deze factor belangrijk was voor het ontstaan van moderne economische groei. Dat het debat over de impact van slavenhandel en slavernij zo gekoppeld is aan het debat over de *Great Divergence*, komt vooral door de Engelse casus. Engeland was het eerste land ter wereld waar grootschalige industrialisatie plaatsvond. Tegelijk was dit land in de achttiende eeuw de grootste slavenhandelsnatie.

Historici die pleiten voor een belangrijke rol van het Atlantische systeem bij de industrialisatie ontwikkelden in de afgelopen jaren een breed palet aan argumenten om deze these kracht bij te zetten. Over dit onderwerp is een bibliotheek vol geschreven, waarin onderzoekers vrijwel ieder aspect van de vroegmoderne Atlantische handel behandelen. Er zijn echter wel twee thema's die steeds terugkeren in betogen over de impact van de Engelse slavenhandel.

1. Handel met de Atlantische koloniën was cruciaal voor de economische ontwikkeling in Engeland

Dat internationale handel een grote rol speelt in economische ontwikkeling is niet vanzelfsprekend, zeker niet als het gaat om vroegmoderne intercontinentale handel. In veel economische modellen neemt internationale handel een ondergeschikte rol in ten opzichte van de binnenlandse economische dynamiek. Om aan te tonen dat het Atlantische systeem belangrijk was voor industrialisatie, is het dus noodzakelijk om vast te stellen dat internationale handel een cruciale externe stimulans opleverde. Findlay en O'Rourke beargumenteren in een recente studie dat de Britse de interne markt te klein was om de schaal van de industrialisatie te verklaren.⁴⁶ Ook Joseph Inikori hanteert dit argument. Veel belangrijker dan de bijdrage van de slavernijwinsten aan kapitaalaccumulatie, was volgens hem de handel tussen Engeland en haar Atlantische koloniën. De vraag naar producten in de slavenhoudende Engels-Atlantische koloniën stimuleerde de industriële productie in de achttiende eeuw.⁴⁷ Deze koloniën waren bovendien niet alleen belangrijk als afzetmarkt, maar ook als producent van tropische landbouwproducten. Hoewel in de achttiende eeuw de suikerproductie het grootst was in de Atlantische koloniën, was ook een groeiende rol weggelegd voor katoen. De invoer van dit product in Engeland zorgde voor veel bedrijvigheid in de katoenverwerkende industrie. Bovendien vond industrialisatie het eerst ingang in de katoensector in de

⁴⁶ Ronald Findlay en Kevin H. O'Rourke, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium* (Princeton 2007).

⁴⁷ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, passim. Een belangrijk deel van Inikori's bewijs is zijn aanname dat de kernregio van de Britse achttiende-eeuwse industrialisatie in het aanvankelijk relatief onderontwikkelde Noord-Engeland lag. Deze regio had (via onder andere Liverpool) echter wel een sterke handelsrelatie met Brits-Atlantische koloniën.

achttiende eeuw en de industriële katoenverwerking was in de negentiende eeuw de belangrijkste Engelse industrie.

2. Het Atlantische systeem had een positief effect op kapitaalvorming, instituties en staatsmacht

Ondanks de felle aanvallen door economisch historici als Engerman en Anstey, is het idee dat het Atlantische systeem een belangrijke bron was van kapitaalaccumulatie niet verdwenen. Robin Blackburn wijst erop dat vroege industrieën weliswaar weinig externe kapitaalbehoefte hadden, maar dat voor de totale investeringen in infrastructuur en commercieel krediet in Engeland wel een enorme kapitaalbehoefte bestond.⁴⁸ Op basis van een synthese van eerdere berekeningen over de opbrengsten van de slavenhandel en Atlantische koloniën voor de economie, concludeert hij dat de hoogte van de Engelse 'Atlantische winsten' in 1770 tussen de 20 procent en 30 procent van de totale investeringen in kapitaalgoederen was. Sven Beckert schetst de opkomst van wat hij noemt 'war capitalism' in Europa vanaf de zestiende eeuw, een pre-industriële vorm van kapitalisme die gebaseerd was op uitbuiting van niet-westerse landmassa's en arbeidskracht. *War capitalism* (waaronder de uitbuiting van slaven in het Atlantisch gebied) leidde volgens hem tot sterke instituties en staten in Europa.⁴⁹ Beide ziet hij als onmisbare voorwaarden voor de latere industrialisatie.⁵⁰ Daron Acemoglu, Simon Johnson en James Robinson tonen aan dat in Europese landen met veel Atlantische handel instituties tot ontwikkeling kwamen die een gunstige invloed uitoefenden op economische groei op de lange termijn.⁵¹

De zoektocht naar een relatie tussen het Atlantische systeem en industrialisatie overheerst het debat over de economische impact van de slavenhandel. Een consensus is ook nog niet bereikt en de meningen liggen ver uit elkaar. Volgens Joseph Inikori was de trans-Atlantische slavenhandel bijvoorbeeld onmisbaar bij de totstandkoming van de moderne wereld.⁵² Deirdre McCloskey stelt daarentegen dat de markt voor dienstmeisjes groter was en meer invloed had op de economie.⁵³ Het debat over de Engelse

⁴⁸ Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800* (Londen 1997), 531-532. Vergelijk Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 315-316.

⁴⁹ Sven Beckert, *Empire of Cotton. A Global History* (New York 2015), xv-xviii, 38-39, 52-55.

⁵⁰ In zijn nadruk op de rol van de staat klinkt Karl Polanyi door, zie Karl Polanyi, *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time* (New York 1944).

⁵¹ Daron Acemoglu, Simon Johnson, James Robinson, 'The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth', in: *American Economic Review*, 95/3: 546-579.

⁵² Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England*, passim.

⁵³ Deirdre McCloskey, *Bourgeois Dignity. Why Economics Can't Explain the Modern World* (Chicago 2010), 222.

slavenhandel is niet rechtstreeks te vertalen naar de Nederlandse casus. In het vroegmoderne Nederland kwamen revolutionaire productietechnieken in de industrie niet van de grond en was de slavenhandel kleinschaliger, maar dat betekent niet dat de impact per definitie marginaal was.

De Nederlandse casus

De uitgangspunten van het onderzoek naar de impact van de slavenhandel op de Nederlandse economie zijn verschillend: Nederland industrialiseerde pas in de tweede helft van de negentiende eeuw. Een directe link tussen de in 1814 verboden trans-Atlantische slavenhandel en industrialisatie is daardoor afwezig. Onwaarschijnlijk is eveneens dat deze handelstak in Nederland een cruciale rol zou hebben gespeeld bij de *Great Divergence*. Ook gedurende de achttiende eeuw vonden er in de Nederlandse economie geen spectaculaire ontwikkelingen plaats. De nationale economie draaide stationair en van een economische *take-off* was geen sprake. Sterker nog: de relatieve achteruitgang ten opzichte van andere Europese landen was een punt van zorg en discussie na 1780. Toch had de Nederlandse economie veel 'moderne' kenmerken, zoals vrije markten voor productiefactoren, een hoge agrarische productiviteit, gunstige instituties en een geavanceerde maatschappelijke organisatie.⁵⁴ Bovendien beschikte een kleine elite over veel kapitaal, waar ze echter nauwelijks productieve investeringsbestemmingen voor kon vinden. Wat was de rol van de trans-Atlantische handel binnen deze modern ogende, maar pre-industriële economie?

In navolging van Angelsaksische historici, doen ook Nederlandse historici tegenwoordig volop onderzoek naar de economische effecten van de trans-Atlantische handel. Hoewel ik me in deze studie vooral richt op de lokale effecten van de slavenhandel, zijn enkele korte opmerkingen over de impact het bredere 'Atlantische systeem' op de achttiende-eeuwse Nederlandse economie in dit kader relevant. Op het eerste gezicht lijkt de trans-Atlantische handel geen economische rol van betekenis te hebben gespeeld in het Nederland van de achttiende eeuw. In tegenstelling tot Engeland had Nederland geen Atlantische koloniën die konden dienen als belangrijk afzetgebied voor in Nederland vervaardigde producten. Migratie naar de West was in Nederland weinig populair, mede doordat er geen Nederlandse koloniën met een gematigd klimaat waren op het westelijk halfrond.⁵⁵ Bovendien was het loonniveau relatief hoog en de

⁵⁴ De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 798.

⁵⁵ Er is minder bekend over de aantallen vroegmoderne Europese migranten naar de West, dan over de aantallen gedwongen Afrikaanse migranten. Zie voor enkele schattingen over vroegmoderne Nederlandse migratie naar de West David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas* (New York 2000), 9-10. Jan Lucassen, *Dutch Long Distance Migration. A Concise History 1600-1900*, IISG-Research Papers

bevolking relatief klein.⁵⁶ De volkrijkste Nederlandse West-Indische kolonie was Suriname, waar in de jaren zeventig van de achttiende eeuw zo'n 60.000 mensen woonden. Het overgrote deel van hen (zo'n 95 procent) was van Afrikaanse afkomst en onvrij.⁵⁷ Zij hadden geen of weinig geld te besteden aan geïmporteerde producten. Plantage-eigenaren voorzagen hun slaven onder meer van kleding, maar die was zelden in Nederland gefabriceerd. De Nederlandse koloniën vormden dan ook geen grote stimulans tot verhoging van de productie van Nederlandse goederen, in tegenstelling tot de Engelse koloniën in de West. Daar woonden in deze periode zo'n twee miljoen mensen, van wie het merendeel vrij was.⁵⁸ Deze kolonisten woonden vooral in de latere Verenigde Staten, dat ook na de Onafhankelijkheidsoorlog (1776-1783) een belangrijk afzetgebied van Engelse industriële productie bleef.

Ook de Atlantische importen lijken bij een oppervlakkige beschouwing geen exceptionele economische effecten te hebben veroorzaakt in Nederland. De totale waarde van de (voornamelijk door slaven geproduceerde) importen uit de West aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog in 1780 lag tussen de *f* 22 en *f* 30 miljoen. Dat was meer dan de waarde van de totale importen uit de Oost door de VOC.⁵⁹ De Atlantische koloniën leverden vooral suiker en koffie. Koffie had geen industriële bewerking nodig, terwijl de potentiële impact van suikerraffinaderijen veel beperkter was dan die van de katoensector. Sven Beckert wijst erop dat de verwerking van katoen veel sterkere *forward* en *backward linkages* met de rest van de economie kende dan suikerraffinage, zoals het verven van de geproduceerde stoffen en de productie van steeds geavanceerder machines.⁶⁰ Het economische potentieel van het Nederlandse Atlantische systeem was dus beperkter.

Als we de veronderstelde connectie tussen de Atlantische handel en een industriële *take-off* loslaten, blijkt echter dat deze handelsstroom wel degelijk belangrijk was voor de Nederlandse economie. In de Nederlandse casus was de impact van de Atlantische koloniën op de nationale industrie gering, maar voor de dienstensector

(Amsterdam 1991), 22-23. Victor Enthoven, 'Dutch Crossings. Migration between the Netherlands and the New World, 1600-1800', in: *Atlantic Studies: Literary, Cultural and Historical Perspectives*, 2/2 (2005), 153-176. Gijs Kruijtzter, 'European Migration in the Dutch Sphere', in: Gert Oostindie (red.), *Dutch Colonialism, Migration and Cultural Heritage* (Leiden 2008), 57-154. Het is in ieder geval duidelijk dat het Europese bevolkingsaandeel in de Nederlandse West-Indische koloniën niet groot was.

⁵⁶ Eltis, *Rise of African Slavery*, 36-37.

⁵⁷ Alex van Stipriaan, *Surinaams Contrast. Roofbouw en overleven in een Caraïbische plantagekolonie, 1750-1863* (Leiden 1993), 311-314.

⁵⁸ Jack P. Greene, *Pursuits of Happiness. The social development of early modern British colonies and the formation of American culture* (Chapel Hill 1988), 152-153.

⁵⁹ Victor Enthoven, 'An assessment of Dutch transatlantic commerce', 443.

⁶⁰ Beckert, *Empire of Cotton*, xvii. Zie ook Eltis en Engerman, 'The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain', 135.

waren ze van groot en groeiend belang. In een langdurige periode van economische stagnatie in de achttiende eeuw, was het juist deze Atlantische handel die fors toenam.⁶¹ Volgens een recente schatting hing ongeveer 5,5 procent van het nationale inkomen van Nederland rond 1770 samen met de Atlantisch-koloniale handel. Voor de provincie Holland gaat het zelfs om meer dan 10 procent.⁶² De precieze hoogte van dit percentage is minder interessant dan de nadere uitsplitsing ervan. Die leert namelijk dat het gegeneerde inkomen uit de handel in Atlantische, "slave-based" producten in Nederland vooral terecht kwam in de dienstensector. De enige industriële sectoren waar de Atlantische handel een grote invloed op uitoefende, waren de scheepsbouw en de suikerraffinage. Daar kwamen in de achttiende eeuw echter geen revolutionaire innovaties tot stand die de economie konden transformeren. Bovendien was de suikerraffinage van beperkt belang voor de economie als geheel en stonden de Nederlandse raffinaderijen onder zware druk door internationale concurrentie.⁶³

In tegenstelling tot de suikerverwerking, waren scheepvaart en handel wel van enorm economisch belang in het achttiende-eeuwse Nederland. Dat gold zeker voor de zeeprovincies. Een kwart van de totale Nederlandse inkomsten uit internationale scheepvaart en zelfs meer dan een derde van dat uit internationale handel was rond 1770 gerelateerd aan het Atlantische systeem.⁶⁴ Bovendien stond de Atlantische handel in Nederland aan de basis van de eerdergenoemde heroriëntatie van de internationale handel. Een groot deel van de suiker en koffie uit Nederlandse en buitenlandse West-Indische koloniën werd in de achttiende eeuw via de Rijn opnieuw uitgevoerd naar het Duitse achterland. Zoals een groep Hollandse kooplieden het in 1770 verwoordde:

(...) indien men den loop van den Rhyn op de Landkaarten slegts nagaat, is 't klaar, dat de providentie ons Land zoo heeft geplaatst, dat de landen, liggende aan de Maze, den Rhyn, de Moezel, en zelfs aan den Main tot Frankfort toe, geene goederen kunnen trekken van Hamburg met meerder voordeel dan uit Holland, als eenige ligte en precieuse waaren (...)⁶⁵

⁶¹ Jan de Vries, 'The Dutch Atlantic Economies', 19.

⁶² Pepijn Brandon en Ulbe Bosma, 'The impact of Atlantic slavery on the Dutch economy in the second half of the eighteenth century', zal in 2019 worden gepubliceerd. Piet Emmer kwam eerder met een schatting van 3,33 procent, 'The Dutch and the making of the second Atlantic System', in: Solow (red.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, 75-96, 89.

⁶³ De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 386-387.

⁶⁴ Brandon en Bosma, 'The impact of Atlantic slavery', tabel 3.

⁶⁵ *Nieuwe Nederlandsche Jaerboeken*, 397. Ook Cornelis Visser meent dat de landwegen naar Hamburg – en ook naar Oostende – in te slechte staat waren om sterke concurrentie voor de Rijnvaart van de Republiek op te leveren. Visser, *Verkeersindustrieën te Rotterdam*, 18.

De toegenomen handel in koloniale producten met het Duitse achterland was een voorafschaduwning van latere economische ontwikkelingen in Nederland. Tot vandaag de dag is het Duitse achterland immers een zeer belangrijke handelspartner.

De economische impact van de Nederlandse slavenhandel

Bij zijn bespreking van het economische belang van de Nederlandse slavenhandel wijst Piet Emmer terecht op de kleinschaligheid ervan ten opzicht van de totale economie.⁶⁶ Speelde de slavenhandel binnen de Walcherse economie een rol van betekenis, op nationale schaal was het een kleine handelstak. Karwan Fatah-Black en Matthias van Rossum berekenden recent de brutomarge van alle Nederlandse slavenreizen om de economische impact ervan vast te stellen. Daarvoor combineerden ze gegevens over de aantallen door Nederlandse handelaren als slaaf verkochte mensen met de brutomarge per verkochte slaaf (verkoopprijs in kolonie minus inkoopprijs in Afrika). Volgens beide auteurs lag de brutomarge van de Nederlandse slavenhandel in de tweede helft van achttiende eeuw jaarlijks ongeveer tussen f 200.000 en f 1,4 miljoen.⁶⁷ Een groot deel van deze brutomarge werd in Nederland besteed, onder andere aan scheepsreparaties, zeeverzekeringen en proviandering. Maar ook met deze definitie van economische impact is het aandeel van deze handelstak in de totale economie beperkt.⁶⁸

De brutomarge is niet de beste indicator om het belang van de slavenhandel voor de economie te schatten. Om de brutomarge te berekenen, moet de inkoopprijs van de verkoopprijs worden afgetrokken. Juist de inkoopprijs van slaven in Afrika kon een impact hebben op de Nederlandse economie, omdat slavenhandelaren deze prijs voldeden in Europese producten. Hoewel uit deze studie blijkt dat Walcherse slavenhandelaren vrijwel alle handelsgoederen voor West-Afrika van buiten Nederland importeerden, onderschat de brutomargemethode de economische impact van de slavenhandel door de productie van deze goederen buiten beschouwing te laten.⁶⁹ Een

⁶⁶ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 172-173.

⁶⁷ Van Rossum en Fatah-Black, 'Wat is winst?', in: *TSEG* 9/1, 3-29.

⁶⁸ Vergelijk Vries, *Escaping Poverty*, 258. Voor verdere kritiek op de brutomargemethode, zie Piet Emmer, 'Winst in de marge?', in: *TSEG* 9/4, 64-70. David Eltis, Piet Emmer en Frank D. Lewis, 'More than profits? The contribution of the slave trade to the Dutch economy: assessing Fatah-Black and Van Rossum', in: *Slavery & Abolition* 37/4 (2016), 724-735.

⁶⁹ Een voorbeeld uit de boekhouding van de MCC kan dit illustreren. De Middelburgse kruitmolen *De Gouden Draak* leverde in 1770 voor een slavenreis van het MCC-schip *Nieuwe Hoop* ruim 3.800 pond buskruit. De directeurs van de compagnie betaalden hiervoor zo'n f 1.300 aan Abraham van Hoornbeek, de boekhouder van deze kruitmolen. Het grootste deel van het bestelde buskruit (3.000 pond) was bestemd om in West-Afrika in te ruilen tegen slaven, (NL-MdbZA, MCC 847.2, factuur Abraham van Hoornbeek voor 3.028 pond buskruit, 28 maart 1770 (scan 41)), terwijl de rest bestemd was voor eigen gebruik aan boord van het schip (ibid, MCC 847.1, factuur Abraham van Hoornbeek voor 800 pond buskruit, 28 maart 1770 (scan 130)). Door de brutomargemethode op deze reis van de *Nieuwe Hoop* toe te

betere methode om de economische impact van de slavenhandel te kwantificeren, is om eerst de omzet (aantal verkochte slaven maal de verkoopprijs) te berekenen en daarna te bepalen welk deel van die omzet de Nederlandse economie ten goede kwam. Deze methode is in § 6.3 toegepast om de impact van de slavenhandel op Walcheren te bepalen.⁷⁰ Om deze rekenwijze op de gehele Nederlandse slavenhandel toe te passen, ontbreken echter gegevens om een bevredigende nauwkeurigheid te garanderen. Rond 1770 verkochten Nederlandse slavenhandelaren in totaal bijvoorbeeld zo'n 7.000 Afrikanen als slaaf in de Nieuwe Wereld, hetgeen een omzet zal hebben opgeleverd van ongeveer *f* 2,5 miljoen.⁷¹ Mogelijk kwam zo'n 60 tot 70 procent van die omzet op de één of andere manier ten goede aan de Nederlandse economie. Maar zelfs als ik de volledige slavenhandelsomzet van 1770 – een goed jaar voor de slavenhandel – afzet tegen de grootte van de nationale economie, komt het aandeel van de slavenhandel niet boven de 0,72 procent van het in Nederland verdiende inkomen.⁷² Zelfs met deze brede definitie van economische impact blijft het kwantitatieve economische belang van de Nederlandse slavenhandel dus beperkt.

Betekent dat dus dat de Nederlandse slavenhandel op nationale schaal van geringe betekenis was? Die constatering is te kort door de bocht, want het belang van deze sector is niet te reduceren tot de grootte ervan in relatie tot de nationale economie. Het was voor Nederland van strategische betekenis om de eigen landbouwkoloniën op de Wilde Kust van arbeiders te kunnen voorzien, zonder daarbij afhankelijk te zijn van buitenlandse slavenhandelaren. De openstelling van een kolonie als Suriname voor buitenlandse slaveninvoer zou vrijwel zeker hebben geleid tot het wegvloeien van een deel van de plantageproductie. Zoals hiervoor aan de orde kwam, was juist die productie van groot belang voor de Nederlandse handel in de achttiende eeuw.

Bij het beschouwen van het belang van de slavenhandel voor de Nederlandse economie is het te beperkend om strikt nationale grenzen aan te houden. In werkelijkheid was de slavenhandel een zeer internationale handelstak. Uit deze studie bleek dat de bouw en uitrusting van Walcherse slavenschepen de Nederlandse economie ten goede kwam, maar ook dat slavenhandelaren de handelsgoederen van heinde en

passen, wordt de aanschaf van buskruit voor de slaveninkoop genegeerd. Slechts het deel dat bestemd was voor eigen gebruik betaalden de directeuren van de MCC uit de brutomarge van deze slavenreis. Voor de Walcherse buskruitmolens had de aanschaf van buskruit om slaven mee te kopen echter een veel grotere impact, omdat er grotere hoeveelheden mee gemoeid waren.

⁷⁰ In § 6.3 is ook rekening gehouden met de extra omzet, bijvoorbeeld uit de handel in Afrikaanse producten.

⁷¹ TSTD.

⁷² Hierbij hanteer ik een geschat nationaal inkomen van *f* 349 miljoen voor 1770, gebaseerd op een zeer tentatieve schatting in Jan Luiten van Zanden en Arthur van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Meppel 2000), 36.

verre aanvoerden. Zo bevonden zich op veel Nederlandse slavenscheperen stukken Frans textiel, Duitse messen en Zweedse ijzerstaven. Die internationale relatie werkte twee kanten op, want Nederlandse kooplieden participeerden ook in de slavenhandel van andere Europese landen. Rotterdamse handelaren leverden bijvoorbeeld niet alleen aan Walcherse slavenscheperen, maar ook aan Engelse. In de eerste helft van de achttiende eeuw voeren kapiteins van Londense slavenscheperen zelfs regelmatig naar Rotterdam om hun cargazoen te completeren. Daar kochten ze onder meer producten uit het Duitse achterland, maar ook lokaal geproduceerde alcoholische drank.⁷³ Toen de Engelse slavenhandel zich meer in Liverpool ging concentreren, nam het aantal Engelse slavenscheperen in Rotterdam waarschijnlijk af. Toch arriveerden nog rond 1790 Engelse schepen op weg naar West-Afrika in de stad om te profiteren van de lagere prijzen van gedestilleerde dranken.⁷⁴ Bovendien hadden Rotterdamse kooplieden ook een handelsrelatie met Liverpool via het eiland Man. Dit eiland was tot een machtsoverdracht in 1764 een centrum van smokkelhandel en veel schepen uit Rotterdam importeerden grote hoeveelheden kauries, Duits textiel, kralen, messen en andere voorwerpen bestemd voor West-Afrika.⁷⁵ Engelse slavenhandelaren bestelden hun goederen soms zelfs rechtstreeks bij Rotterdamse kooplieden.⁷⁶

Ook Amsterdam had een link met de buitenlandse slavenhandel; zo verzekerden Amsterdamse assuradeurs regelmatig Franse slavenscheperen.⁷⁷ Volgens de Amsterdamse koopman Cornelis van der Oudermeulen werden er bovendien “veele articulen die tot de uitrusting naar Guinee vereischt worden” geëxporteerd vanuit de Republiek naar Frankrijk.⁷⁸ Deze activiteiten laten zien dat een inschatting van het belang van de slavenhandel voor de Nederlandse economie zich niet slechts kan richten op slavenscheperen met een Nederlandse vlag. Meer onderzoek is nodig om de grootte en impact van deze internationale handelsnetwerken in kaart te brengen.

De belangrijkste economische effecten van de Nederlandse slavenhandel waren sterk regionaal geconcentreerd, door de Walcherse specialisatie in deze handelstak. Had de slavenhandel op nationaal niveau slechts een beperkte impact, op Walcheren was

⁷³ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 288-289. Rawley, *London, Metropolis of the Slave Trade*, 45.

⁷⁴ Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition*, 10-11.

⁷⁵ 'The Isle of Man and the Transatlantic Slave Trade', *Manx National Heritage Library*, nr. 14 (maart 2007), 2.

⁷⁶ De in hoofdstuk 6 genoemde William Davenport is een voorbeeld; hij bestelde Boheemse kralen uit Rotterdam. Zie ook Ruderman, *Supplying the Slave Trade*, 191-227.

⁷⁷ Gerhard de Kok en Karin Lurvink, 'Facilitating slavery. The international involvement of Dutch merchants in the slave trade (1718-1770)', paper voor de *European Social Science and History Conference*, Belfast 2018.

⁷⁸ Oudermeulen, 'Iets dat tot voordeel', 189.

deze handelstak van groot economisch belang. Daar was de slavenhandel een groeiende handelstak binnen een economie die onder druk stond. De Nederlandse slavenhandel was op veel manieren onlosmakelijk verbonden met Walcheren in de tweede helft van de achttiende eeuw. Zelfs op Hollandse slavenschepen waren veel officieren afkomstig van Walcheren en een compagnon van het grootste particuliere Hollandse slavenhandelskantoor – het Rotterdamse Coopstad & Rochussen – was een Vlissinger.⁷⁹ De band met de trans-Atlantische slavenhandel heeft Walcheren geen enorme rijkdom opgeleverd, maar het was wel een belangrijke schakel in het lokale economische leven. De Zeeuwse WIC-bewindhebbers uit de inleiding hadden gelijk over het belang van de slavenhandel voor de lokale economie. Voor Walcherse bakkers, slaggers en arbeiders leverde de handel in mensen een belangrijke bron van “bestaan en kostwinning” op.⁸⁰

7.3 Conclusie

De slavenhandel was onderdeel van een veel breder Atlantisch handels- en productiesysteem. Op Walcheren kwam er als gevolg van dat ‘systeem’ ivoor en cacao binnen, maar vooral ook suiker en koffie. Die handelsstroom kwam in het bijzonder de lokale scheepvaart- en handelssector ten goede. Op het eiland werd weinig waarde toegevoegd aan de tropische landbouwproducten, vooral door het ontbreken van suikerraffinaderijen. De suiker werd dan ook grotendeels ongeraffineerd uitgevoerd. Wel waren er enkele cacaomolens, maar die waren van beperkte betekenis voor de economie. Voor Vlissingen en Middelburg was de slavenhandel daardoor veel belangrijker dan de handel in de tropische landbouwproducten die planters in de West met behulp van slavenarbeid produceerden.

Voor Nederland als geheel was de slavenhandel niet meer dan een kleine handelstak. Toch zegt de beperkte grootte ervan niet alles, omdat de handel wel een forse strategische betekenis had. De slavenhandel was cruciaal voor de instandhouding van het Atlantische systeem, doordat de aangevoerde slaven gedwongen werden om op plantages producten als suiker en koffie te produceren. Vooral de suikerhandel was van groot en toenemend belang voor de Hollandse dienstensector in de achttiende eeuw. Bovendien participeerden Hollandse kooplieden via hun commerciële netwerken ook in de handel op niet-Nederlandse West-Indische koloniën en bevoorraadden zij buitenlandse slavenschepen.

⁷⁹ Ineke de Groot-Teunissen, ‘Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen. Twee Rotterdamse slavenhandelaren in de achttiende eeuw’, in: *Rotterdams Jaarboekje* 2005, 171-201.

⁸⁰ NL-HaNA, VWIS 1222, missive Zeeuwse bewindhebbers WIC, 19 februari 1770.

Conclusie

Aan het begin van de negentiende eeuw was de situatie in Middelburg erbarmelijk. De haven waar ooit slavenschepen vertrokken was verzand. Op scheepswerven was zo weinig activiteit dat het onkruid er oprukte. Van de stadswaag tot pakhuizen en bruggen: achterstallig onderhoud dreigde alles te vernietigen. Nadat Nederland in 1795 een Franse satellietstaat was geworden, had Middelburg binnen enkele jaren een kwart van haar inwoners verloren. De VOC ging ten onder, de eertijds bloeiende graanhandel met Staats-Vlaanderen kwam tot stilstand en koloniale handel was onmogelijk door de oorlog met Groot-Brittannië. Ook de slavenhandel lag stil. In die penibele omstandigheden stuurden Middelburgse kooplieden een klaagschrift naar de koning van het in 1806 opgerichte Koninkrijk Holland. Ze wisten dat de Franse invasie een belangrijke oorzaak van hun commerciële ongeluk was, maar koning Lodewijk Napoleon was zelf Frans. Daarom benadrukten ze liever dat de “naijver en invloed van het meest vermogende gewest” – Holland – de handel van Middelburg zeer had benadeeld. Sinds Nederland in 1798 een eenheidsstaat was geworden kon de provinciale overheid weinig hulp meer bieden, want de Zeeuwen werden simpelweg “door overstemming ontzet”.¹ Ondanks de Middelburgse verzoeken om koninklijke steun, keerde de economische bloeiperiode van voor 1780 niet meer terug in de stad, terwijl ook Vlissingen genoeg moest nemen met een bescheiden rol in de negentiende eeuw.²

De Walcherse slavenhandel stierf een stille dood. Tussen 1790 en 1794 waren er niet meer dan veertien slavenschepen vertrokken van Walcheren. In de Franse tijd lag deze handel stil, alleen in 1802 zeilde nog een slavenschip uit. Dat MCC-schip was het laatste Walcherse slavenschip, want kort na de Franse terugtocht uit Nederland in 1813 werd de trans-Atlantische handel in mensen van overheidswege verboden. Tot een herstart van de Zeeuwse slavenhandel kwam het dus niet. De grote bloeiperiode van deze handelstak op Walcheren was toen al lang achter de rug. Het waren de decennia voor 1780 waarin de slavenhandel op het eiland bloeide. Na de ontmanteling van het WIC-monopolie in de jaren dertig van de achttiende eeuw verzorgden Walcherse kooplieden 65 tot 70 procent van alle Nederlandse slavenreizen. Ze buiten daarbij het

¹ NL-HaNA, 2.01.01.07 (Staatssecretarie tijdens Koning Lodewijk Napoleon), inv. nr. 281, petitie van “de collegien van kooplieden en graanhandelaren binnen de stad Middelburg”, begin 1807. Zie ook Sophia van Holthe tot Echten, ‘Zeeland en Lodewijk Napoleon’, in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1980), 114-132.

² Brusse, *Gevallen stad*, 79-92.

specialistische karakter van deze handelstak handig uit en profiteerden van het feit dat Hollandse kooplieden de voorkeur gaven aan de bilaterale vaart op de Amerikaanse en Caribische koloniën. De afzetmarkten voor slavenhandelaren lagen bovendien in de West, waardoor Walcherse slavenhandelaren de gelimiteerde Walcherse markt letterlijk omzeilden. Door deel te nemen aan de slavenhandel sloten Zeeuwen in de achttiende eeuw aan op het door slavenarbeid aangedreven 'Atlantische systeem'.

Na een periode van beperkt succes tussen 1730 en 1750 kwam de Walcherse slavenhandel in een stroomversnelling, mede door de Zevenjarige Oorlog (1756-1763). Tijdens de oorlogsjaren profiteerden Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren van de verstoring van de Franse slavenhandel. De gemiddelde slavenprijzen op de West-Afrikaanse kust stegen in deze periode niet of daalden zelfs, terwijl de verkoopprijzen in West-Indië hoog waren door de verminderde aanvoer. Vooral slavenreizen naar Curaçao bleken in die periode winstgevend. De belangrijkste West-Indische afzetmarkten van Walcherse slavenschepen waren echter de Nederlandse koloniën in Zuid-Amerika, met Suriname voorop. Grote investeringen in de plantage-economie door het negotiatiestelsel leidden ertoe dat de slavenhandel verder kon groeien.

Bij de afzet van slaven in de Nederlandse koloniën profiteerden de Zeeuwse slavenhandelaren van het mercantilistische beleid van de Nederlandse overheid. In West-Afrika moesten de Zeeuwen echter concurreren met slavenhandelaren uit heel Europa. Doordat die concurrentie snel toenam na 1763, stegen de inkooprijzen van slaven fors. Het grootste deel van die kostenstijging konden de slavenhandelaren afwentelen op de koloniale kopers van slaven, maar problemen in het betalingsverkeer tussen Nederland en de koloniën leverden Walcherse handelskantoren vooral in de jaren zeventig grote liquiditeitsproblemen op. Aan het einde van dat decennium leken de kansen aanvankelijk te keren door nieuwe vijandelijkheden tussen Engeland en Frankrijk. De slavenprijzen in Guinea daalden wederom door verminderde concurrentie. Ditmaal werd Nederland echter zelf een participant in de oorlog. De beperkte slagkracht van de Nederlandse marine ten opzichte van die van Groot-Brittannië leverde particuliere handelskantoren in het Atlantisch gebied zware verliezen op. Daarmee was het einde van de hoogtijdagen van de Walcherse slavenhandel ingeluid.

Het belang van de slavenhandel voor de Walcherse economie in de periode 1755 tot 1780 was fors. In een economie die onder druk stond door Hollandse concurrentie, leverden de kapitaalintensieve slavenreizen een aanmerkelijke impuls op. Dat gold vooral voor maritieme dienstverleners in de havensteden Vlissingen en Middelburg. Voor scheepswerven waren slavenhandelaren belangrijke opdrachtgevers, omdat veel Walcherse slavenschepen van lokale makelij waren. Meer dan de helft van alle zeeschepen die particuliere Middelburgse werven in de tweede helft van de achttiende

eeuw afleverden was bestemd voor de slavenhandel. Voor Vlissingen zijn geen cijfers bekend, maar ook daar moet het bouwen en repareren van slavenschepen aanzienlijk vertier hebben opgeleverd. De bevoorrading van schepen in de slavenhandel leverde daarnaast een grote schare kuipers, smeden en andere ambachtlieden werk op. Zeeuwse landbouwers en molenaars profiteerden eveneens, doordat de slavenschepen een groot deel van het proviand voor slaven meebrachten vanuit Walcheren.

De slavenhandel had een aanjaageffect op andere handelstakken. Niet alleen de benodigdheden voor de scheepsbouw kwamen grotendeels van buiten Walcheren (met name uit het Oostzeegebied), ook de exporten bestemd voor West-Afrika werden via internationale netwerken aangevoerd. De benodigde handelsgoederen varieerden van Duitse messen tot Boheemse kralen, van Aziatisch textiel tot Luikse wapens en van Zweeds ijzer tot Franse brandewijn. De Walcherse buskruitindustrie floreerde in de decennia voor 1780, mede doordat slavenhandelaren grote hoeveelheden buskruit nodig hadden om in West-Afrika te ruilen tegen mensen. Ook was er in Middelburg en Vlissingen een grote dienstensector, bestaande uit onder anderen klerken, boekhouders en bankiers, die mede door de slavenhandel in stand werd gehouden.³

In de jaren tussen 1760 en 1780 was ongeveer 5 tot 6 procent van het in Middelburg verdiende inkomen verbonden met de trans-Atlantische slavenhandel, terwijl dat aandeel voor Vlissingen wel 25 procent bedroeg. In de topjaren rond 1770 ging het vermoedelijk om nog iets hogere percentages. Van alle Noordwest-Europese steden was Vlissingen vrijwel zeker de stad waarvan de economie het meest geïntendeerd was op de slavenhandel. Op lokale schaal had de Nederlandse slavenhandel dus een grote economische impact. Dat betekent niet dat Walcheren rijk is geworden door deze handelstak, daarvoor was de toegevoegde waarde te beperkt. Er zijn ongetwijfeld investeerders geweest die forse winsten opstreken, maar daar tegenover staan zij die juist grote verliezen moesten incasseren. Het is vooral opvallend hoe de slavenhandel volkomen geïntegreerd was in de lokale economie en een bron van inkomsten opleverde voor honderden mensen op Walcheren. Veel lokale investeerders in de slavenhandel konden de beperkte winstgevendheid van deze handelstak bovendien compenseren door ook in gerelateerde economische activiteiten als buskruitfabricage te investeren.

De deelname aan de trans-Atlantische slavenhandel leidde niet tot innovaties in de industriële of financiële sector op Walcheren. Op industrieel gebied waren het vooral traditionele sectoren als de scheepsbouw en de buskruitproductie die profiteerden van deze handelstak. Daarin verschilde de Nederlandse slavenhandel in de achttiende eeuw

³ Zie ook Brusse, *Gevallen stad*, 80-81. Middelburg had zelfs nog in 1797 een dienstensector die meer dan de helft van de beroepsbevolking besloeg.

van de Engelse en de Franse slavenhandel. In het achterland van Liverpool produceerden fabrikanten immers op grote schaal textiel voor de Afrikaanse markt en hetzelfde gold voor de regio rond Nantes in Frankrijk. De Walcherse slavenhandel was te kleinschalig en de Nederlandse economie te open om een dergelijke industrie op het eiland te laten ontluiken. Walcherse slavenhandelaren bleven vooral geïmporteerde textiel gebruiken. In totaal importeerden zij rond de 70 procent van al hun benodigde handelsgoederen uit het buitenland. In het nationale en internationale betalingsverkeer van Zeeland speelde de slavenhandel wel een belangrijke rol, doordat het een grote hoeveelheid wissels getrokken op Amsterdam opleverde. Zeeuwse kooplieden hadden die wissels nodig om hun importen te betalen. Als gevolg van een serie crises in de jaren zeventig van de achttiende eeuw liep het wisselverkeer in toenemende mate vast vanwege vele wisselprotesten. Opvallend is het gebrek aan financiële innovaties die de aanhoudende liquiditeitsproblemen van de slavenhandelaren hadden kunnen verzachten. Ondanks het feit dat Amsterdam destijds het financiële centrum van Europa was, vond men dit probleem kennelijk niet urgent genoeg om een passende oplossing te bedenken.

De nationale economische impact van de slavenhandel als individuele sector was gering. Toch had de handelstak een groot strategisch belang als leverancier van arbeidskrachten voor de Nederlandse plantagekoloniën. Door de activiteiten van Walcherse slavenhandelaren, waren deze koloniën niet afhankelijk van buitenlanders voor de aanvoer van arbeid. De openstelling van deze gebieden voor buitenlandse slavenscheperen had ongetwijfeld geleid tot meer smokkelhandel en het wegvloeien van een groot deel van de koloniale productie naar andere landen. Het was juist deze koloniale productie – vooral door slaven geproduceerde suiker en koffie – die belangrijk was voor de Nederlandse economie in de tweede helft van de achttiende eeuw. De omvang van de handel in deze producten was vele malen groter dan de slavenhandel, suikerraffinage was een omvangrijke sector in Holland en de exporten naar het Duitse achterland bestonden in toenemende mate uit koloniale producten. Dat de slavenhandel in de Nederlandse context niet leidde tot industrialisatie of belangrijke innovaties betekende dus geenszins dat deze handelstak van economisch marginaal belang was voor de vroegmoderne economie.

Op de Balans in Middelburg stond in de achttiende eeuw het hoofdkantoor van de MCC. Vlak bij die plek staat tegenwoordig het Zeeuws slavernijmonument. De granieten gedenkzuil zou de directeuren van de compagnie verbaasd hebben. Het is immers geen eerbetoon voor hun bijdrage aan de stedelijke economie, maar juist voor de mensen die zij zo achteloos verhandelden. Zouden de directeuren wel eens hebben nagedacht over de levens van de personen die als slaaf hun schepen op werden gedwongen? In de overgeleverde notulen, brieven en financiële paperassen van de MCC

laten zij zich daar niet over uit. MCC-directeur Johan Splinter Stavorinus schreef over slaven op Java dat zij “veeltijds niet verstandiger zijn dan het redenlooze vee”.⁴ Waarschijnlijk is dat een goede weergave van de ideeën van de meeste Walcherse slavenhandelaren over Afrikanen: het waren mensen, maar wel mensen met een achterlijke cultuur. De stap naar het wegvoeren van die Afrikanen in slavernij was van daaruit niet meer zo groot.

⁴ J.S. Stavorinus, *Reize van Zeeland over Kaap de Goede Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen, enz.* (Leiden 1793), 262.

Bibliografie

Geraadpleegde archieven

Zeeuws Archief, Middelburg (NL-MdbZA)

- 20 (Middelburgse Commercie Compagnie – MCC).
- 25 (Burgerlijke stand Zeeland).
- 33.1 (Verzameling Handschriften en Aanwinsten).
- 33.2 (Verzameling Aanwinsten 1960).
- 98 (Familie Snouck Hurgronje, 1641-1943).
- 255 (Familie Mathias-Pous Tak van Poortvliet).
- 473 (Daniël Radermacher, 1703-1803).
- 483 (J.C. Clement).
- 508 (Rekenkamer van Zeeland, Rekenkamer C).
- 511 (Rekenkamer van Zeeland, Rekenkamer D).

Nationaal Archief, Den Haag (NL-HaNA)

- 1.01.02 (Staten-Generaal - SG).
- 1.01.47.27 (Admiraliteiten XXXVII / Van de Heim) .
- 1.01.50 (Stadhouderlijke secretarie).
- 1.04.02 (VOC).
- 1.05.01.01 (Oude West-Indische Compagnie - OWIC).
- 1.05.01.02 (West-Indische Compagnie).
- 1.05.05 (Sociëteit van Berbice - SvB).
- 1.05.06 (Verspreide West-Indische Stukken - VWIS).
- 1.05.10.01 (Gouvernementssecretarie Suriname).
- 1.05.14 (Nederlandse bezittingen op de kust van Guinea - NBKG).
- 2.01.01.07 (Staatssecretarie tijdens Koning Lodewijk Napoleon).
- 2.01.12 (Binnenlandse zaken).

Stadsarchief Amsterdam (NL-SAA)

5061 (Schout en schepenen).

5075 (Notarissen standplaats Amsterdam).

Stadsarchief Rotterdam (NL-RtmGA)

18 (Notarissen te Rotterdam).

Erfgoed Leiden (NL-LdnRAL)

506 (Notarissen ter standplaats Leiden).

Het Utrechts Archief (NL-UtHUA)

53 (Familie De Beaufort).

Zeeuwse Bibliotheek (NL-MdbZB)

Verzameling Handschriften.

Merseyside Maritime Museum, Liverpool

Davenport Papers.

Overig

Particuliere collectie Paesie.

Transatlantic Slave Trade Database (TSTD), voyages database.

Geraadpleegde gedrukte boeken en artikelen

- Aa, A.J. van der, *Biographisch woordenboek der Nederlanden*, II/2 (Haarlem 1855).
- Acemoglu, Daron, Simon Johnson en James Robinson, 'The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth', in: *American Economic Review*, 95/3 (2005): 546-579.
- Adriaanse, J., 'De kruitmolen "De Gouden Draek" in de Wilhelminapolder', in *Arneklanken* 5/2 (2000), 20-22.
- Almeide Mendes, Antónia de , 'The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries', in: David Eltis en David Richardson, *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven 2008), 63-92.
- Almanach général des marchands, negocians, armateurs et fabricans de la France et de l'Europe et autres parties du monde* (Parijs 1778).
- Anstey, Roger, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810* (Londen 1975).
- Antunes, Cátia en Filipa Ribeiro da Silva, 'Amsterdam Merchants in the Slave Trade and African Commerce, 1580s-1670s', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 9/4 (2012), 3-30.
- Antunes, Cátia en Filipa Ribeiro da Silva, 'Windows of Global Exchange: Dutch Ports and the Slave Trade, 1600-1800', in: *International Journal of Maritime History* 30/3 (2018), 422-441.
- Atkins, Johan, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies* (tweede editie, Londen 1737).
- Baalen Carla van en J.R. Bruijn, *Van Zeeman tot residentieburger: Cornelis de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996).
- Balai, Leo, *Het slavenschip Leusden. Slavenschepen en de West-Indische Compagnie, 1720-1738* (Zutphen 2011).
- Balai, Leo, *Geschiedenis van de Amsterdamse slavenhandel* (Zutphen 2013).
- Barbot, Jean, *A description of the coasts of north and south-Guinea, and of Ethiopia inferior (...)* (Londen 1732).
- Beckert, Sven, *Empire of Cotton. A Global History* (New York 2015).
- Behrendt, Stephen D., 'Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade', in: *The William and Mary Quarterly* 58/1 (2001), 171-204.
- Bekker, Elisabeth, wed. A. Wolff, *Beemster winter-buitenleven: twee brieven* (Amsterdam 1778).

- Bick, Alexander, *Governing the Free Sea: The Dutch West India Company and Commercial Politics, 1618-1645* (Dissertatie Princeton University, 2012).
- Blackburn, Robin, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800* (Londen 1997).
- Blom, Anthony, *Verhandeling over den landbouw in de colonie Suriname* (Haarlem 1786).
- Bolingbroke, Henry, *A Voyage to the Demerary* (Londen 1807).
- Bomme, Servaas, *Korte Adstructie dat de schade op de slaven in 't schip Middelburgs Welvaren, Kapteyn Job Gerritssen, in geen Avari Grosse kan werden geleden, of dat hier in cas subject Avari Grosse geen plaats hebben kan* (Middelburg 1752).
- Boogaart, Ernst van den en Piet Emmer, 'The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650', in: H.A. Gemery en J.S. Hogendorn (red.), *The Uncommon Market : Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York 1979), 367-369.
- Borde, Gerrit la, *'t Koopmans Boekhouden* (Amsterdam 1774).
- Boule, Pierre H., 'Slave Trade, Commercial Organization and Industrial Growth in Eighteenth-Century Nantes', in: *Revue Française d'Histoire d'Outre-mer* 59/214 (1972), 70-112.
- Boule, Pierre H., 'Marchandises de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle', in: *Revue Française d'Histoire d'Outre-mer* 62/226 (1976), 309-330.
- Boyse, Gordon, *Information, mediation and institutional development. The rise of large-scale enterprise in British shipping, 1870-1919* (Manchester 1995).
- Brandon, Pepijn en Ulbe Bosma, 'The impact of Atlantic slavery on the Dutch economy in the second half of the eighteenth century', nog te publiceren (2019).
- Brasser, Jasper Jaspersen, *Beschryvinge der stad Vlissinge* (uitgave Vlissingen 2018).
- Brieven over het bestuur der colonien Essequibo en Demerary gewisseld tussen de heeren Aristodemus en Sincerus nevens bylagen tot deeze briefwisseling, vierde stuk* (Amsterdam 1786).
- Brieven over het bestuur der colonien Essequibo en Demerary gewisseld tussen de heeren Aristodemus en Sincerus nevens bylagen tot deeze briefwisseling, negende stuk* (Amsterdam 1787).
- Broeke, Willem van den, 'Stedelijke bedrijvigheid', in: Jeanine Dekker e.a. (red.), *Middelburg. Gezicht van de stad* (Vlissingen 2017).
- Bruijn, Jaap, *Zeegang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw* (Zutphen 2016).
- Bijl, Murk van der, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981).

Bibliografie

- Blom, Anthony, *Verhandeling van den landbouw in de colonie Suriname* (Amsterdam 1787).
- Brahe, Jan Jacob, *Vlissings Eeuw-Vreugde* (Vlissingen 1773).
- Broeke, Martin van den, 'Het Pryeel van Zeeland'. *Buitenplaatsen op Walcheren 1600-1820* (Hilversum 2016).
- Broeze, F.J.A., 'Rederij', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 3* (Bussum 1977).
- Bruggen, B.E. van, 'Schepen, ontwerp en bouw', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, III* (Bussum 1977), 15-58.
- Brusse, Paul, *Gevalen stad. Stedelijke netwerken en het platteland. Zeeland 1750-1850* (Zwolle 2011).
- Brusse, Paul, 'Periferie of centrum of iets daartussenin. De positie van de Zeeuwse zeehavens en handel in de Lage Landen vanaf de late Middeleeuwen', in: *Zeeland en de wijde wereld* (Middelburg 2012), 11-25.
- Buchanan, Brenda J., 'Meeting standards: Bristol powder makers in the eighteenth century', in: Brenda J. Buchanan (red.), *Gunpowder: The History of an International Technology* (Bath 1996).
- Buchanan, Brenda J., 'The Africa Trade and the Bristol Gunpowder Industry', in: *Transactions of the Bristol & Gloucestershire Archeological Society* 118 (2000), 133-156.
- Butel, Paul, 'France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade', in: James D. Tracy (red.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge 1993), 153-173.
- Buijnsters, P.J., *Wolff & Deken* (Leiden 1984).
- Cheyns, Mathias, *Zeeuwse schepen voor Azië. Het scheepsbouwbedrijf van de kamer Zeeland van de VOC in de eerste helft van de 18^e eeuw* (licentiaatscriptie Universiteit Gent).
- Crouzet, François, *Capital Formation in the Industrial Revolution* (Londen 1972).
- Cuenca-Esteban, Javier, 'Statistics of Spain's Colonial Trade, 1747-1820: New Estimates and Comparisons with Great Britain', in: *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, XXVI, 2008/3.
- Cuyningen, P.J. van, *Behoudend maar buigzaam. Boeren in West-Zeeuws-Vlaanderen, 1650-1850* (Wageningen 2000).
- Dalrymple-Smith, Angus en Ewout Frankema, 'Slave Ship Provisioning in the Long 18th Century. A Boost to West-African Commercial Agriculture?', in: *European Review of Economic History* 21/2 (2017).

- Daudin, Guillaume, 'Comment calculer les profits de la traite?', in : *Revue Française d'outre-Mers* 89/336-337 (2002).
- Degrandpré, L., *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787* (Parijs 1801).
- De Koopman, of weekelyksche by-dragen ten opbouw van neerlands koophandel en zeevaard*, 7/55 (1766).
- De Middelburgse Avanturier of het leven van een burger persoon* (Amsterdam 1760).
- De Politieke Kruyer*, nr. 227 (1785).
- De Wete*, 27/2 (april 1998).
- De Wete*, 31/3 (juli 2002).
- De Wete*, 36/3 (juli 2007).
- Dillen, J.G. van, *Bronnen tot de geschiedenis der Wisselbanken (Amsterdam, Middelburg, Delft, Rotterdam). Tweede stuk* (Den Haag 1925).
- Dillen, J.G. van, 'Memorie betreffende de kolonie Suriname', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 24 (Den Haag 1950), 162-167.
- Dresser, Madge, *Slavery Obscured: The Social History of the Slave Trade in Bristol* (Londen 2001).
- Druenen, Peter van, *Vissers, kapers, arbeiders. Vlissingen 700 jaar stadsrechten* (Vlissingen 2015).
- Dutch-Asiatic Shipping*, online beschikbaar op resources.huygens.knaw.nl/das [bezocht op 26 september 2018].
- Duquet, Nils, 'De Belgische defensie-industrie: van vuurwapens tot hoogtechnologische componenten', in: Tomas Baum, Sara Depauw en Nils Duquet (red.), *Belgische wapenhandel. Een politiek, economisch en ethisch hangijzer* (Leuven 2014), 33-48.
- Duquette, Nicolas J., 'Revealing the relationship between ship crowding and slave mortality', *Journal of Economic History* 74/2 (2014), 535-552.
- Eltis, David en Stanley L. Engerman, 'The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain', in: *The Journal of Economic History* 60/1 (2000), 123-144.
- Eltis, David, *The Rise of African Slavery in the Americas* (New York 2000).
- Eltis, David, Frank D. Lewis en David Richardson, 'Slave prices, the African slave trade, and productivity in the Caribbean, 1674-1807', in: *Economic History Review*, 63/4 (2005), 673-700.
- Eltis, David, Piet Emmer en Frank D. Lewis, 'More than profits? The contribution of the slave trade to the Dutch economy: assessing Fatah-Black and Van Rossum', in: *Slavery & Abolition* 37/4 (2016), 724-735.
- Emmer, P.C., 'De laatste slavenreis van de Middelburgsche Commerciale Compagnie', in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 34 (1971), 72-123.

- Emmer, P.C., *Engeland, Nederland, Afrika en de slavenhandel in de negentiende eeuw* (Leiden 1974).
- Emmer, P. C., 'The Dutch and the making of the second Atlantic System', in: *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge 1991), 75-96.
- Emmer, P.C., *De Nederlandse slavenhandel, 1500-1850* (Amsterdam 2003).
- Emmer, P.C., 'The Myth of Early Globalisation: The Atlantic Economy, 1500-1800', in: *European Review* 9/ 1 (2004), 37-47.
- Emmer, P. C., 'The Dutch and the Atlantic Challenge, 1600-1800', in: P.C. Emmer, O. Pétré-Grenouilleau en J.V. Roitman (red.), *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development* (Leiden 2006), 151-177.
- Emmer, P.C., 'Winst in de marge? Een reactie van Piet Emmer op Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black, 'Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel'', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis (TSEG)*, 9/4 (2012), 64-70.
- Encyclopedie van Zeeland*, encyclopedievanzeeland.nl [bezoekt op 15 september 2017].
- Engerman, Stanly L., 'The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis', in: *The Business History Review* 46/4 (1972), 430-443.
- Enthoven, Victor, 'Veel vertier. De Verenigde Oostindische Compagnie in Zeeland. Een economische reus op Walcheren', in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 1989, 49-127.
- Enthoven, Victor, 'Tussen hoop en vrees: de Schotse stapel in Veere anno 1772', in: *Zeeland* 7/2 (1998), 41-51.
- Enthoven, Victor, 'An Assessment of Dutch Transatlantic Commerce, 1585-1817' in: Johannes Postma en Victor Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden 2005).
- Enthoven, Victor, 'Dutch Crossings. Migration between the Netherlands and the New World, 1600-1800', in: *Atlantic Studies: Literary, Cultural and Historical Perspectives*, 2/2 (2005), 153-176.
- Enthoven, Victor, 'De Witte Leeuw en de '20. and Odd Negroes'', in: Maurits Ebben, Henk den Heijer en Joost Schokkenbroek (red.), *Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland* (Zutphen 2010), 233-248.
- Enthoven, Victor, 'Pinassen, jachten en fregatten. Schepen in de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel', in: Remmelt Daalder, Dirk J. Tang en Leo Balai (red.), *Slaven en schepen in het Atlantische gebied* (Leiden 2013), 50-64.
- Evans, Chris en Göran Rydén, *Baltic Iron in the Atlantic World in the Eighteenth Century* (Leiden 2007).

- Evans, Chris, "'Guinea Rods' and 'Voyage Iron': Metals in the Atlantic Slave Trade, their European Origins and African Impacts', gepresenteerd op de *Economic History Society annual conference*, Universiteit van Wolverhampton, maart 2015.
- Evans, Chris en Göran Rydén, "'Voyage Iron': an Atlantic Slave Trade Currency, its European origins, and West-African Impact', in: *Past & Present* 239/1 (2018).
- Everaert, John, *De Franse slavenhandel; organisatie, conjunctuur en sociaal milieu van de driehoekshandel, 1763-1793* (Brussel 1978).
- Falconbridge, Alexander, *An account of the slave trade on the coast of Africa* (London 1788).
- Fatah-Black, Karwan, *White Lies and Black Markets. Evading Metropolitan Authority in Colonial Suriname, 1650-1800* (Leiden 2015).
- Fatah-Black, Karwan en Mike de Windt, 'De ontbrekende schakels tussen compagnie en consumptie. Wie waren de grote opkopers bij de veilingen van de VOC in Zeeland in de achttiende eeuw?', in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 131/3 (2018), 475-499.
- Fermin, A. A., *Cacao in Middelburg. Archiefonderzoek naar de opkomst en de neergang van de Middelburgse cacao- en chocoladeindustrie, 1703-1869* (ongepubliceerd werkstuk Universiteit Leiden, 1991).
- Findlay, Ronald en Kevin H. O'Rourke, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium* (Princeton 2007).
- Fokken, Margriet en Barbara Henkes, *Sporen van het slavernijverleden in Groningen* (Groningen 2016).
- Fokker, Gerrit Adriaan, *De Lomberd en de Bank van Leening te Middelburg* (Middelburg 1872).
- Frossard, B.J., *De zaak der negerslaaven, en der inwooneren van Guinea* (Den Haag 1790).
- Gaastra, Femme, *Geschiedenis van de VOC* (Zutphen 2009).
- Gallandat, D.H., 'Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaren', in: *Verhandelingen uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, I (Middelburg 1769), 422-460.
- Gallandat, D.H. 'Beschryving van een zonderling stuk yvoor', in: *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap*, II (1782).
- Goslinga, Cornelis, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791* (Assen 1985).
- Goudsmit, M. Th. *Geschiedenis van het Nederlandsche zeerecht* (Den Haag 1882).
- Greene, Jack P. *Pursuits of Happiness. The social development of early modern British colonies and the formation of American culture* (Chapel Hill 1988).
- Groot Placaet-boeck vervattende de placaaten, ordonnantien en edicten van de Hoog. Mog. Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden (...)* (Amsterdam 1796).

Bibliografie

- Groot-Teunissen, Ineke de, 'Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen. Twee Rotterdamse slavenhandelaren in de achttiende eeuw', in: *Rotterdams Jaarboekje* 2005, 171-201.
- Haggerty, Sheryllyne, 'Risk and risk management in the Liverpool slave trade', in: *Business History* 51/6 (2009), 817-834.
- Hart, S., 'Rederij', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 2* (Bussum 1977).
- Hartkamp-Jonxis, Ebeltje, 'Sits en katoendruk, handel en fabricage in Nederland', in: Hartkamp-Jonxis (red.), *Sits. Oost-west relaties in textiel*, 31-41.
- Hartsinck, J.J., *Beschrijving van Guiana of de Wilde Kust in Zuid-America II* (Amsterdam 1770).
- Hartigh, Saskia den, *Rotterdam and the Transatlantic Slave Trade* (ongepubliceerde masterscriptie Erasmus Universiteit Rotterdam, 2014).
- Hedendaegsche historie, of tegenwoordige staat der Vereenigde Nederlanden*, deel XI (gedrukt bij Isaac Tirion, Amsterdam 1738).
- Heerma van Voss, Lex, 'Introduction', in: Lex Heerma van Voss (red.), *Petitions in Social History* (Cambridge 2002).
- Hende, Petra van den, *Cornelis van Kakom, slaafhaalter. Een biografische benadering van de slavenhandel van de Middelburgse Commercie Compagnie, 1764-1790* (doctoraalscriptie Universiteit Leiden 2005).
- Heijden, Paul van der, *Buskruit voor de wereldzeeën. De opgraving van kruitfabriek De Eendracht in Middelburg* (Hoorn 2010).
- Heijer, Henk den, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997).
- Heijer, Henk den, *De geoctrooieerde compagnie* (Deventer 2005).
- Heijer, Henk den en Victor Enthoven, 'Nederland en de Atlantische wereld, 1600-1800: Een historiografisch overzicht', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 24/2 (2005), 147-166.
- Heijer, Henk den, 'Over warme en koude landen'. Mislukte Nederlandse volksplantingen op de Wilde Kust in de zeventiende eeuw', in: *De Zeventiende Eeuw* 21/1 (2005), 79-90.
- Heijer, Henk den, 'Een Afrikaan in Leids laken. De Nederlandse textielhandel in West-Afrika, 1600-1800', in: Maurits Ebben, Henk den Heijer en Joost Schokkenbroek (red.), *Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland* (Zutphen 2010), 277-294.
- Heijer, Henk den, *Geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2013).
- Het groote tafereel der dwaasheid* (eerste druk 1720).

- Heuvel, Hendrik Herman van den, 'Antwoord op de vraag (...) Welk is de grond van Hollandsch koophandel (...)', in: *Verhandelingen uitgegeeven door de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen te Haarlem*, deel XIV (Haarlem 1775), 1-161.
- Hofenk de Graaff, Judith H., 'De techniek van sits en katoendruk', in: Ebeltje Hartkamp-Jonxis (red.), *Sits. Oost-west relaties in textiel* (Zwolle 1987), 22-30.
- Hondius, Dienke e.a., *Gids Slavernijverleden Amsterdam* (Amsterdam 2014).
- Hoving, Ab en Jeroen van der Vliet, 'A bespoke elephant', in: *The Rijksmuseum Bulletin* 60/2 (2012).
- Hulde aan de nagedachtenis van wijlen Jan Guepin, weleer schepen en raad der stad Vlissingen, en aldaar overleden in den jare 1766* (1766).
- Hyde, F. E., B. B. Parkinson, and S. Marriner, 'The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade', in: *Economic History Review* V (1953), 368-377.
- Inikori, Joseph, 'Market Structure and the Profits of the British African Trade in the Late Eighteenth Century', in: *The Journal of Economic History*, vol. 41, nr. 4 (1981), 745-776.
- Inikori, Joseph, *Africans and the Industrial Revolution in England. A Study in International Trade and Economic Development* (Cambridge 2002).
- Jacobs, Els, *Koopman in Azië. De handel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie tijdens de 18^{de} eeuw* (Zutphen 2000).
- Johnson, Marion, 'The Ounce in Eighteenth-Century West African Trade', in: *Journal of African History* VII/2 (1966), 197-214.
- Jong, Cornelius de, *Reize naar de Caribische eilanden in de jaren 1780 en 1781* (Haarlem 1807).
- Journals of the Board of Trade and Plantations*, 84 (1777).
- Kesteloo, H.M., 'De stadsrekeningen van Middelburg, IX. 1700-1810', in: *Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland* 8/5 (1902), 199-202.
- Kok, Gerhard de en Harvey M. Feinberg, 'Captured on the Gold Coast. "Illegal" Enslavement, Freedom and the Pursuit of Justice in Dutch Courts, 1746-1750', in: *Journal of Global Slavery* 1/2-3 (2016), 274-295.
- Kok, Gerhard de, 'Cursed Capital. The Economic Impact of the Transatlantic Slave Trade on Walcheren around 1770', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 13/3 (2016), 1-27.
- Kok, Gerhard de en Karin Lurvink, 'Facilitating slavery. The international involvement of Dutch merchants in the slave trade (1718-1770)', paper voor de *European Social Science and History Conference*, Belfast 2018.
- Klein, Herbert S., *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge 2010).
- Klooster, Wim, *Illicit Riches* (Leiden 1998).

Bibliografie

- Klooster, Wim, 'An Overview of Dutch Trade with the Americas, 1600-1800', in: Victor Enthoven and Johannes Postma (red.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Trans-Atlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden 2003), 365-384.
- Klooster, Wim, *The Dutch Moment. War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World* (Ithaca, NY 2016).
- Kramer, Klaas, 'Plantation Development in Berbice from 1753 to 1779: the shift from the interior to the coast', in: *Nieuwe West-Indische Gids* 65, nr. 1/2 (Leiden 1991).
- Kruijtzter, Gijs, 'European Migration in the Dutch Sphere', in: Gert Oostindie (red.), *Dutch Colonialism, Migration and Cultural Heritage* (Leiden 2008), 57-154.
- Kust van Guinea, Vol. 1* (Rotterdam 1850).
- Labarthe, P., *Voyage a la Côte de Guinée ou Description des Côtes d'Afrique (...)* (Parijs 1805).
- Laet, Johannes de, *Historie ofte Iaerlijk Verhael van de verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie (...)* (Leiden 1644).
- Lawrence, Ruth (red.), *Colonial Families of America* (New York, ongedateerd).
- Leune, J.M.G., *Lillo en Liefkenshoek, 3c* (Brussel 2006).
- Linden, Joannes van der, *Regtsgeleerd, practicaal en koopmans handboek (...)* (Amsterdam 1806).
- Longmore, Jane, 'Cemented by the Blood of a Negro?' The impact of the Slave Trade on Eighteenth-Century Liverpool', in: David Richardson, Suzanne Schwarz en Anthony Tibbles (red.), *Liverpool and Transatlantic Slavery* (Liverpool 2007), 227-251.
- Loo, I. van 'Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1585-1800), een inleiding', in: *Zeeland* 15/3 (2006), 105-109.
- Lucassen, Jan, *Dutch Long Distance Migration. A Concise History 1600-1900*, IISG-Research Papers (Amsterdam 1991), 22-23.
- Luiten van Zanden, Jan en Arthur van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Meppel 2000).
- Lurvink, Karin, 'The Insurance of Mass Murder. The development of slave life insurance policies of Dutch private ships', in: *Enterprise & Society* 19/4 (2018).
- Manx National Heritage Library*, nr. 14 (2007).
- Marée, J.A. de, *Reizen op en beschrijving van de Goudkust van Guinea, deel II* (Amsterdam 1818).
- Marx, Karl, *Das Kapital. Kritik der politischen Oekonomie* (tweede druk, Hamburg 1872).

- Mathias, Peter, 'Risk, Credit and Kinship in Early Modern Enterprise', in: John J. McCusker en Kenneth Morgan (red.), *The Early Modern Atlantic Economy* (Cambridge 2000), 15-35.
- McCloskey, Deirdre, *Bourgeois Dignity. Why Economics Can't Explain the Modern World* (Chicago 2010).
- McWatters, C.S., 'Investment returns and la traite négrière: evidence from eighteenth-century France', in: *Accounting, Business & Financial History* 18/2 (2008), 161-185.
- McWatters, C.S. en Y. Lemarchand, 'Accounting for triangular trade', in: *Accounting, Business & Financial History* 19/2 (2009), 189-212.
- Meertens, P.J., 'Willemsen, Jacobus', in: D. Nauta e.a. (red.), *Biografisch lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands protestantisme* (Kampen 1978).
- Mees, Willem Cornelis, *Proeve eener geschiedenis van het bankwezen in Nederland gedurende den tijd der Republiek* (Rotterdam 1838).
- Metcalf, George, 'Gold, Assortments and the Trade Ounce: Fante Merchants and the Problem of Supply and Demand in the 1770s', in: *Journal of African History* 28 (1987), 27-41.
- Miller, Joseph C., *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison 1988).
- Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende, in dato 19 October 1786.*
- Moine de L'Espine, Le en Isaac le Long, *De Koophandel van Amsterdam, II*, (negende druk Rotterdam 1780).
- Molhuysen, P.C. en P.J. Blok, *Nieuwe Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, deel III (Leiden 1914).
- Morgan, Kenneth, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800* (Cambridge 2000).
- Morgan, Kenneth, 'Remittance Procedures in the Eighteenth-Century British Slave Trade', in: *The Business History Review* 79/4 (2005), 715-749.
- Morgan, Kenneth, 'Liverpool's Dominance in the British Slave Trade, 1740-1807', in: David Richardson, Suzanne Schwartz en Anthony Tibbles (red.), *Liverpool and Transatlantic Slavery* (Liverpool 2007).
- Muller, Joachim Fredrik, 'Antwoord over de egale geldspecien', in: *Verhandelingen* 13 (Middelburg 1786), 119-201.
- Naamwyzer aantonnende alle de namen en woonplaatsen van de Edele Agtbare Magistraat der Stad Middelburg in Zeeland (...), 10/17* (Middelburg 1765).
- Nader Prolongatie van het Octroy voor de Westindische Compagnie (...)* (Den Haag 1730).
- Nadere ordonnantie op het loon van de makelaars* (Middelburg 1734).
- Nagtglas, Frederik, *Levensberichten van Zeeuwen*, deel I (Middelburg 1890).

Bibliografie

- Nanninga, J.G., *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel, 1590-1826*, deel 4/2 (reeks Rijks Geschiedkundige Publicatiën 120, Den Haag 1966).
- Nederlandsche jaerboeken*, V (Amsterdam 1770).
- Netscher, P.M., *Geschiedenis van de koloniën Essequebo, Demerary en Berbice, van de vestiging der Nederlanders aldaar tot op onzen tijd* (Den Haag 1888).
- Netscher, P.M., *Les Hollandais au Brésil. Notice historique sur les Pays-Bas et le Brésil au XVIIe siècle* (Den Haag 1853).
- Niekerk, J.P. van, *The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Volume I (Kaapstad 1998).
- Nierstrasz, Chris, *Rivalry for Trade in Tea and Textiles. The English and Dutch East India Companies (1700-1800)* (2015).
- Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken*, vol 1 (Leiden 1766).
- Nieuwe verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, deel I (Middelburg 1807).
- Oostindie, Gert en Karwan Fatah-Black, *Sporen van de slavernij in Leiden* (Leiden 2017).
- Ordonnantie op het proeven, gouseren, lossen en slepen der dranken die van graanen gedistileert zyn; als mout-brandewyn, genever, anys, en rossolis, van buiten binnen deze stad inkomende* (Middelburg 1749).
- Oudermeulen, Cornelis van der, *Iets dat tot voordeel der deelgenooten van de Oost Indische Compagnie en tot nut van ieder ingezetten van dit gemeenebest kan strekken* (1785).
- Overtveldt, Matthias van, 'In het voetspoor van de West-Indische Compagnie: de Middelburgse Commercie Compagnie en de Zeeuwse arbeidsmarkt voor zeelieden in de achttiende eeuw', in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen* (2008), 47-72.
- Pearson, Robin en David Richardson, 'Social Capital, Institutional Innovation and Atlantic Trade Before 1800', in: *Business History* 50/6 (2008), 765-780.
- Paesie, Ruud, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008).
- Paesie, Ruud, 'Zeeuwen en de slavenhandel. Een kwantitatieve analyse', in: *Zeeland* 19/1 (2010), 2-13.
- Paesie, Ruud, *Voor zilver en Zeeuws belang. De rampzalige Zuidzee-expeditie van de Middelburgse Commercie Compagnie, 1724-1727* (Zutphen 2012).
- Paesie, Ruud, *De geschiedenis van de MCC* (Zutphen 2014).
- Paesie, Ruud, *Slavenopstand op de Neptunus. Kroniek van een wanhoopsdaad* (Zutphen 2016).

- Paesie, Ruud, *Sociëteit van Essequibo. Op- en ondergang van een coöperatieve scheepvaartonderneming, 1771-1788* (Vlissingen 2017).
- Paesie, Ruud, 'Handel overzee', in: Jeanine Dekker e.a., *Middelburg. Gezicht van de stad* (Vlissingen 2017).
- Pareau, A.M., 'Nederlandsche glasgraveurs en glasëtsers en hun werk', in: *Jaarverslag van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap te Amsterdam* (Amsterdam 1900).
- Park, James Allan, *A Sytem of the Law of Marine Insurances* (Dublin 1809).
- Parmentier, Jan, 'De rederij Radermacher & Steenhart (1730-1734). Zeeuwse Guinea-vaart en slavenhandel met Zuidnederlandse participatie', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 11/2 (1992), 137-151.
- Pétré-Grenouillou, Olivier, *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle* (Parijs 1996).
- Pétré-Grenouilleau, Olivier, *Les Traités négriers. Essai d'Histoire Globale* (Parijs 2004).
- Polanyi, Karl, *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time* (New York 1944).
- Polanyi, Karl, 'Sortings and 'Ounce Trade' in the West African Slave Trade', in: *Journal of African History* V/3 (1964), 381-393.
- Polanyi, Karl, *Dahomey and the Slave Trade: an Analysis of an Archaic Economy* (Washington 1968).
- Polderdijk, F.P., 'De houtzaagmolens bij Nieuwland, 1722-1902', in: *Archief. Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland* (1936).
- Porter, Michael, 'The Five Competitive Forces that Shape Strategy', in: *Harvard Business Review* 88/1 (2008).
- Posthumus, N.W., *Nederlandsche prijsgeschiedenis I* (Leiden 1943).
- Postma, Johannes, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge 1990).
- Postma, Johannes, *Dutch Shipping and Trade with Surinam, 1683-1795* (database).
- Price, Jacob, 'Credit in the slave trade and plantation economies', in: Barbara L. Solow (red.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge 1991).
- Price, Jacob, 'The Imperial Economy, 1700-1776', in: P. J. Marshall and Alaine Low (red.), *The Oxford History of the British Empire: Volume II: The Eighteenth Century* (Oxford 1998).
- Priester, P. R., *Geschiedenis van de Zeeuwse landbouw, circa 1600-1910* (Houten 1998).
- Proyart, Abbé, *Histoire de Loango, Kakonge, et autres Royaumes d'Afrique (...)* (Parijs 1776).
- Prunea de Pommegorge, Antoine Edme, *Description de la nigrite* (Amsterdam 1789).

- Radburn, Nicholas James, *William Davenport, the Slave Trade, and Merchant Enterprise in Eighteenth-Century Liverpool* (ongepubliceerde masterscriptie, Universiteit van Wellington 2009).
- Radburn, Nicholas, Keeping “the wheel in motion”: Trans-Atlantic Credit Terms, Slave Prices, and the Geography of Slavery in the British Americas, 1755-1807’, in: *The Journal of Economic History* 75/3 (2015), 660-689.
- Rawley, James A., *London, Metropolis of the Slave Trade* (Columbia 2003).
- Rediker, Marcus, *The Slave Ship. A Human History* (New York 2007).
- Rees, O. van, *Geschiedenis der staathuishoudkunde in Nederland tot het einde van de achttiende eeuw* (Utrecht 1868).
- Reinders Folmer-Van Prooijen, Corrie, *Van goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commercie Compagnie 1720-1755* (Middelburg 2000).
- Ridder, Jo de, *De geschiedenis van Vlissingen en haar ambachtsgilden* (Goes 2004).
- Remmerswaal, L.H., *Een duurzame alliantie. Gilden en regenten in Zeeland, 1600-1800* (proefschrift Universiteit Utrecht 2006).
- Richards, W.A., ‘The import of firearms into West-Africa in the Eighteenth Century’, in: *The Journal of African History* 21/1 (1980), 43-59.
- Richards, W. A., *The Birmingham Gun Manufactory of Farmer and Galton and the Slave Trade in the Eighteenth Century* (ongepubliceerde masterscriptie, Universiteit van Birmingham 1972).
- Richardson, David, ‘Slavery and Bristol’s Golden Age’, in: *Slavery & Abolition* 26/1 (2005), 35-54.
- Richardson, David, ‘Profitability in the Bristol-Liverpool Slave Trade’, in: *Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer* 62/226-227, 301-308.
- Richardson, David, ‘Profits in the Liverpool slave trade: the accounts of William Davenport, 1757-1784’, in: Roger Anstey en P.E.H. Hair (red.), *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition. Essays to illustrate current knowledge and research* (Liverpool 1976), 60-90.
- Richardson, David, ‘West African Consumption Patterns and English Slave Trade’, in: Henry A. Gemery en Jan S. Hogendorn (red.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York 1979), 303-330.
- Römelingh, J., *Een rondgang langs Zweedse archieven. Een onderzoek naar archivalia inzake de betrekkingen tussen Nederland en Zweden 1520-1920* (Den Haag 1986).
- Roos, Doeke, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie (1621-1674)* (Hulst 1992).
- Rossum, Matthias van en Karwan Fatah-Black, ‘Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel’, in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis (TSEG)*, 9/1 (2012), 3-29.

- Ruderman, Anne Elizabeth, *Supplying the Slave Trade: How Europeans Met African Demand for European Manufactured Products, Commodities and Re-exports, 1670-1790* (Yale University, 2016).
- Rupprecht, Anita, 'A Limited Sort of Property': History, Memory and the Slave Ship *Zong'*, in: *Slavery & Abolition* 29/2 (2008), 265-277.
- Sante, Gerret van, *Alphabethische naam-lyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche Commandeurs (...)* (Haarlem 1770).
- Satia, Priya, *Empire of Guns. The Violent making of the Industrial Revolution* (e-book, New York 2018).
- Schiltkamp, J.A. en J. Th. de Smidt, *West Indisch Plakaatboek Suriname I en II* (Amsterdam 1973).
- Schuurman, Dirk, 'Verhandeling over de oorzaken en behoedsmiddelen ter voorkominge van de tegenswoordig meerdere sterfte van het volk op onze Oost-Indische schepen', in: *Verhandelingen van het Bataafsche Genootschap der proefondervindelyke wysbegeerte te Rotterdam*, deel III (Rotterdam 1777), 45-86.
- Smeulders, Valika, *Wandelkaart slavernij Den Haag* (2015).
- Smit, Willem Johannes, *De katoendrukkerij in Nederland tot 1813* (Rotterdam 1928).
- Snapper, F., 'Statistische gegevens betreffende de Zeeuwse convooyen en licenten uit de 17e en 18e eeuw', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 29 (1961-1962), 260-301.
- Speurtocht slavernijverleden van Middelburg*, uitgave van het Zeeuws Archief.
- Spooner, Frank C., *Risks at Sea. Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780* (Cambridge 1983).
- Stavorinus, J.S., *Reize van Zeeland over Kaap de Goede Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen, enz.* (Leiden 1793).
- Steenngaard, Niels, 'The growth and composition of the long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750, in: James D. Tracy (red.), *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge 1990), 102-152.
- Stipriaan, Alex van, *Surinaams Contrast. Roofbouw en overleven in een Caraïbische plantagekolonie, 1750-1863* (Leiden 1993).
- Taussig, Michael, *What Color is the Sacred?* (Chicago 2009).
- Temple, William, *Observations upon the United Provinces of the Netherlands* (8e druk Edinburg 1747).
- Thomas, Robert Paul en Richard Nelson Bean, 'The Fishers of Men: The Profits of the Slave Trade', in: *The Journal of Economic History*, vol. 34, nr. 4 (december 1974), 885-914.

Bibliografie

- Tibbles, Anthony, 'Ports of the Transatlantic Slave Trade', paper voor de *TextPorts Conference* (april 2000).
- Tramper, Ad, *Een Zeeuws slavenschip. Na de Kust van Guiné om slaven, de wind oost* (Vlissingen 2014).
- Unger, W.S., 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, I', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 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* 28 (1961), 3-148.
- Unger, W.S., *Het archief der Middelburgsche Commercie Compagnie* (Middelburg 1951).
- Unger, W.S. en J.J. Westendorp Boerma, 'De steden van Zeeland', in: *Archief. Vroegere en latere mededelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 1954, 1-87.
- Verhees-Van Meer, J. Th. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1702-1713* (Middelburg 1986).
- Vergouwen, Johannes Petrus, *De geschiedenis van de makelaardij hier te lande tot 1813* (Den Haag 1945).
- Verhandelingen van het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen IX* (Middelburg 1782).
- Verstegen, S.W. en A. Kragten, 'De Veluwse kopermolens in de negentiende eeuw; een raadsel voor de historiografen?', in: *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek*, 1 (1984), 172-187.
- Verzameling van placaten, resolutien en andere authentieke stukken enz. betrekking hebbende tot de gewigtige gebeurtenissen in de maand september MDCCLXXXVII* (...), deel 11 (Kampen 1789).
- Verzameling van placaten, resolutien en andere authentieke stukken enz. betrekking hebbende tot de gewigtige gebeurtenissen in de maand september MDCCLXXXVII* (...), deel 24 (Kampen 1790).
- Vink, Markus, "The World's Oldest Trade": Dutch Slavery and Slave Trade in the Indian Ocean in the Seventeenth Century," *Journal of World History* 14/2 (najaar 2003), 131-177.
- Visser, Cornelis, *Verkeersindustrieën te Rotterdam in de tweede helft der achttiende eeuw* (Rotterdam 1927).
- Voort, J.P. van de, *Handel en handelsbetrekkingen met West-Indië. Wording en bedrijf van de Middelburgsche Commercie Compagnie 1720-1780* (ongepubliceerde doctoraalscriptie Nijmegen 1967).
- Voort, J.P. van de, *De Westindische plantages van 1720-1795. Financiën en handel* (Eindhoven 1973).

- Vos, Aart, *Burgers, broeders en bazen. Het maatschappelijk middenveld van 's-Hertogenbosch in de zeventiende en achttiende eeuw* (Hilversum 2007).
- Vreede, George Willem, *Mr. Laurens Pieter van de Spiegel en zijne tijdgenooten (1737-1800)* (Middelburg 1877).
- Vries, Jan de en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995).
- Vries, Johan de, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (2^e druk Leiden 1968).
- Vries, Peer, *Escaping Poverty. The Origins of Modern Economic Growth* (Göttingen 2013).
- Vriesland, E. van, 'Inleiding tot Anthonij van der Woordt', in: *Onderzoek en Vertoog 2* (1958).
- Wallerstein, Immanuel, *The Modern World System* (diverse delen en edities).
- Webster, Jane, 'The Zong in the Context of the Eighteenth-Century Slave Trade', in: *The Journal of Legal History* 28/3 (2007), 285-298.
- Wegener Sleswijk, Rienk, 'Rendement van 36 Friese partenrederijen (1740-1830)', in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer* 1986.
- Wenckebach, C.J., *Gedichten van A. van der Woordt en levensberigt aangaande den dichter van C.J. Wenckebach* (Den Haag 1843).
- White, Gavin, 'Firearms in Africa: an introduction', in: *Journal of African History*, XII/2, 173-184.
- Williams, Eric, *Capitalism and Slavery*, (Richmond 1944).
- Wintle, Michael, 'De economie van Zeeland in 1808: een rapport van landdrost Abraham van Doorn over de economie in het najaar van 1808', in: *Archief Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* 1985, 97-136.
- Winkelman, Henri Pierre, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, I (Vlissingen 1873).
- Wijk, E. van, *Molens in Middelburg. Geschiedenis der plaatselijke molens in de loop der eeuwen* (Alphen aan den Rijn 1985).
- Wijk, E. van, 'Kruitmolens op Walcheren', in: *De Wete* 18/2 (1989), 8-18.
- Wiskerke, C., 'De geschiedenis van het meekrapbedrijf in Nederland', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 25 (1749-1951), 1-144.
- Witsen Geysbeek, P.G., *Gedichten van A. van der Woordt* (Amsterdam 1829).

Bijlage A: Aandeelhouders MCC ultimo 1760, 1770 en 1780

Korte toelichting

Bij de inschrijving van kapitaal in de periode 1720-1722 haalde de MCC in totaal f 1.374.875 op. Als gevolg van een reorganisatie van het kapitaal in 1729 (na zeer slechte resultaten in de eerste jaren) stelden de directeuren het reële kapitaal van de compagnie vast op f 1.062.730,28. Dit bedrag kwam ook op de balans te staan. In de kapitaalboeken bleef het oorspronkelijk ingelegde bedrag de basis.

De directeuren wijzigden de nominale waarde van het ingelegde kapitaal niet in 1729. Wel stelden ze in dat jaar vast dat één actie f 3.000 nominale waarde vertegenwoordigde. Het totaal aantal in omloop zijnde aandelen was daarmee bepaald op 458,29. In het onderstaande overzicht staan de houders van deze aandelen per 31 december 1760, 1770 en 1780.

Onder het jaartal staat het aantal aandelen per aandeelhouder in decimaal getal. Het kleinst mogelijke part was 1/6 aandeel, ofwel 0,17 aandeel.

		1760	1770	1780	Opmerking
Pieter	Aartsen			0,60	
Pieter	Ackerman	1,00	1,00		
Jan	Ackermans		1,00	2,00	
Petronella	Ackermans	1,00	1,00	1,00	wed: Ad: Paaijs
Cornelis	Ackermans		0,17	0,17	
Cornelis	Ackermans	5,83			
Hendrick	Ackerveld	1,00	0,83		
Jan	Ackerveld	0,17			
Gabriel	Adriaansen	0,17			
Johannes	Agelinck		0,67	0,67	
Elisabeth	Allaard	0,17	0,17	0,17	
John	Allardus	2,50			
Dankert	Amijs		0,50	0,50	
Jan	Amos	0,17			
Johan	Andriesen		0,17	0,17	
Jacobus	Andriessen		1,00		Vlissingen
Andreas	Andriessen			1,00	
Jacobus	Andriessen de Waal	0,17	0,17		
Abraham	Anias	0,50			
Paulus van den	Anker	0,17	0,17		
Izaak	Arents			0,17	
Johanna Maria	Arnoldi			0,50	
Paulus	Aubrij			0,17	
Rudolf	Baalde	1,00	1,00		Rotterdam
Anthonij	Baart	3,00			
Jan	Baas Verdonk		1,00	0,17	

		1760	1770	1780	Opmerking
Johan de	Back	1,00			
Simeon	Ballot		1,00		
Johan Stephan Simeon	Ballot jun:			1,00	
Isaac	Balquerie	1,00	0,17		
Arnold Joost	Baron van der Duijn	1,00	1,00	1,00	
Pieter Bernard de	Beauford	1,00	1,00		
Johanna Levina de	Beauford	1,00			wed: Iz: Tulleken
Assueros	Becirus	2,25	2,25		
Lucas van	Beek	1,00	1,00	1,00	
Herman	Berensz	0,50			Amsterdam
Daniel van den	Berge Blok			0,17	
Daniel van den	Bergen, Willemsz:	0,17	0,17	0,17	
Pieter van	Bergh			0,17	
Anna van den	Bergh	1,00			
Huijbertus	Berk	0,17	0,17	0,17	
Johannes Jacobus van	Berlekom		1,00	1,00	
Daniel van	Berlekom	29,25 ¹			
Cornelis Christiaan	Bertling			1,00	
Willem Aarnout de	Beveren			1,00	
Jus: Maria en Levina Petron:	Bevers		0,67		
Suzanna Maria	Bevers			2,83	
Lievienna Petronella	Bevers			1,03	
Herman	Bichon			0,50	als in huwelijk hebbende vrouwe Johanna Cornelia Jacoba Heldewier
Balthazarina Adriana de la	Biestrate	0,50			
Bartholomeus	Bijleveld			0,17	
Johannes	Biljeveld			0,17	
Marcelis	Bisdom		1,00	1,00	
Theodorus	Bisdom			2,00	
Jacobus	Blaauw	0,50			
Pieter	Blauwerf		0,17	0,17	
Gerrit	Blees		0,17	0,17	
Johannes de	Blinde		0,17		
Heijbregt	Blommaart		1,00	1,00	
Evert	Blonckebijl Corn: zoon	2,00			
Maria	Blondel	1,00	1,00		wed: M: Lurkus
Suzanna	Blondel	0,50			wed: David Hosde
Boudewijn	Bockhorst	0,17	0,17	0,17	
Dingenis	Bockx			0,17	
Phoenix Izaak	Boddaert			1,00	
Cornelia	Boddaert	1,50			
Anthonij den	Boer	0,57	0,57	0,57	

¹ Daniël van Berlekom kocht het grootste deel van deze aandelen in het geheim in voor rekening van de MCC.

		1760	1770	1780	Opmerking
Leendert	Bomme		2,00	2,00	
Bastiaan	Bomme		1,08	1,08	
Servaas	Bomme jr:	1,08			
Cornelis van	Bommel	0,50	0,50	0,50	
Leendert	Bommel	8,67			
Jan	Bommene	0,17	0,17	0,17	
Maria du	Bon	0,50	0,50	0,50	
Pieter de	Boodt	0,50			
Jan van	Boom			1,00	
Jacob van den	Boomgaard	1,17	1,00		
Martinus van den	Boomgaard		0,17	0,17	
Jacobus	Borkelman Jun			0,17	
Philip Jacob van	Borssele	1,00	1,00	1,00	als in huwelijk hebbende vrouw Johanna Catharina Huijsman
Johan van	Borssele	2,00			
Philip van	Borssele van der Hooge	2,00			
Pieter	Bos			1,00	
Eldert van den	Bos			0,17	
Steven van den	Bosch			1,00	
Willem van den	Bosch			1,17	
Carel le	Bot	1,00	1,00	1,00	
Jan	Boudaen		1,33		
Andries	Boudewijsen	0,17	0,17		Boudewijsz:
Pieter	Boudrij			1,00	
Allaard Charles	Bouillon	1,00			
Jan	Bouman	1,00	1,00		
Izaak	Bourje			2,00	
Hendrick	Boursse	3,33	1,67		
Joh: Bern:	Boursse		1,67		Thans in huwelijk met Phil: Douw
Anna	Boursse	0,17	0,17		wed: Hendrick de Kuijsser
Hendrik	Bourssse Wils			1,00	
Jan	Bouwens			1,00	
Christaan	Bovi	0,17	0,17	0,17	
Cornelis	Braams	1,00	4,00		
Cornelis	Braams			4,00	
Stella Maria van der	Brande		2,00		
Aletta Maria van den	Brande	2,00			
Joost van	Breen	0,50			
Marinus	Broeder		0,17	0,17	
Phillipis van den	Broeke de Visser			0,17	
Hendrick	Brouwer	1,00	1,00	1,00	
Jan	Brouwer		0,17	0,17	
Jan	Brouwer	0,17			
Anthonij	Brubers		1,00		

		1760	1770	1780	Opmerking
Jacobus Johannes de	Bruijn		1,75	1,75	
Pieer de	Bruijn	1,14	1,31	1,47	
Jan de	Bruijn	1,75			
Willem de	Bruijn Leendertz		0,17	0,50	
Johannes de	Bruijne		2,00	1,00	
Francois de	Bruijne	2,00			
Jan	Bruijninks		0,17	0,17	
Izaak	Bruinque du Buisson			1,00	
Pieter	Buijs	0,17	0,17	0,33	
Johanna Maria van der	Burcht	1,50	1,50		
Johan van der	Burcht van Lichtenbergh			0,25	
Jan van	Burg		0,17	0,17	
Marinus van	Burgt	0,33	0,33	0,33	
Cornelis	Burt	0,50	1,25		
Willem	Bus	1,00	1,00	1,00	
Abraham van den	Busschen	2,00	2,00		
Pieter	Buteux		2,96	2,96	
Cornelis	Caan		1,00	1,00	
Abraham	Caliber	0,17	0,50		
Adam Laurens	Callenfels	0,50	0,50	0,50	
Johanna Jacoba van	Campen		1,00		
Jacobus van	Campen	2,00			
Sara Johanna van	Campen	1,75			wed: wijlen Reijn: Bronke
Anna Maria de	Camps			0,17	
Johan	Canisius			1,00	
Johannes Jacobus	Cappeijne		1,00	2,50	
Quirinus	Cappelle	1,00	1,00	1,00	
Abraham	Careijn	0,17			
Jan	Catsman		0,83	0,67	
Benjamin	Catteau Jr:		2,00		
Abraham	Cavallier	1,00	1,00		
John	Chalmer	0,50	0,50	0,50	Veere
Paul	Changujon			1,00	
Adriaan	Chatelain			1,00	
Jacob van	Citters	2,00	2,00	2,00	
Willem van	Citters		1,00	1,00	
Jan van	Citters	1,00	1,00		
Jan Cornelis van	Citters			2,00	
Geerard van	Citters			0,50	
Aarnout van	Citters Willemsz	1,00			
Johannes	Claassen			0,17	
Pieter	Claudore	1,00			
Pieter	Clement		2,67		
Johanna Catharina	Clement		0,50	1,00	
Daniel	Clement		0,17		

		1760	1770	1780	Opmerking
Gabriel	Clement		0,17		
Nicolaas	Clement	1,00			
Izaak le	Clercq			0,17	
Cornelis de	Cliever	0,17	0,33		
Gerardina	Cloot	1,17	1,17		wed: Corn: van Bijnkershoek
Otto Cornelis Gerardus	Cloot			1,17	
Samuel le	Cocq	0,17	0,17	0,17	
Huijbrecht	Coenraads	1,25	1,25		
Johanna	Coenraads	0,83			wed: Johannes Cocquelle
Jacob	Coeveld		0,17	0,17	
Anna Margaretha Elisabeth	Coninck	1,50	3,50	3,50	
Bartholomeus van de	Coppello	2,00			
Hoek	Cornelis			0,17	
Anthonij	Craamer		0,17		
Barend	Cramer	0,50	0,50	0,50	
Isaac de	Crane	1,00	1,00	1,00	
Jan	Craneveld		0,17		
Catharina la	Croix		0,33		
Jacobus van	Cruijningen			0,17	
Maria van de	Crujjsse	0,17	0,17		wed: Corn Verhagen
Petrus	Cunaeus	0,50			
Johan Andreas	Cuneris		0,50	0,50	
Pieter	Damas Grave van Hoogendorp		1,75		
Christiaan Johan	Damme		0,25	0,25	
Christiaan	Damme	0,25			
Adriaan	Damme	0,17			
Francois	Dane		0,17	0,17	
Christiaan	Daniels	1,00			
Hend:k Saigne	Dankaarts	0,67	1,67	2,00	
Johannes van	Deinse			1,00	
Gilles	Deurwaarder	0,33	0,33	0,33	
Fredrik	Dibbetz & Joh Luden			1,00	als voogden over de kinderen van de wel eerw: heer Jacobus Sappius
Jan van	Diepenbeek	0,17			
Lambertus van	Dijck			0,17	
Adriaan van	Dijck Isaackz	1,00	1,50	1,50	
Abraham	Dillie		0,17	0,17	
Jan	Dillies	0,17			
Ewout van	Dishoeck	1,00	1,00	1,00	Heer van Domburg
Anthonij Pieter van	Dishoeck	1,00			Heer van Oudhuijzen
Laurens	Dons		0,17	0,17	
Petrus van	Driel			0,17	
Cornelis van	Driessen		0,33	0,33	
Nicolaas	Droule			0,17	

		1760	1770	1780	Opmerking
Frans	Dubbels van Hemert		0,33	2,17	
Francois	Duijinkerke		0,50	1,00	
Catharina	Duneweyj		1,00	1,00	
Pieter	Duvelaar van Campen	1,75	1,75	1,75	
Tannetje	Eekemans			0,50	wed: Jacobus Kuijpers
Barend	Eekers			0,17	wed:
Pieter van der	Eijke		0,17	0,33	
Catharina Sara van	Elfsdijck	0,50			
Steven	Elias			1,00	
Pieter van der	Elst	1,00	1,00		
Hendrik van	Engelen		0,17	0,17	
Martinus	Engels		0,33	1,67	
Gilles	Engelsz	0,33	2,33	4,10	
Jan van	Erkel		0,17	0,17	
Johannes	Esgers	0,17	0,17	0,17	
Anna Elisabeth & Jacoba Susanna van	Essen	0,25	0,25	0,25	kinderen van Jacobus van Essen jr .en Suzanna Magdalena Wopkens
Joost van	Essen	0,17	0,17	0,17	
Wilhem	Evera			1,00	
Willem	Evera	2,00			
Jerina	Evera	0,17			wed: P: den Broeder
Cornelia	Evera			1,00	wed: Adriaan Pauwelsen
Jan	Eversdijck	0,17	0,17		
Maria	Eversdijk			0,17	
Jan Hendrick	Evertsen	0,17	0,17	0,17	
Benjamin	Faats		0,50	0,50	
Boudewijn	Faats	0,17	0,17		
Johan Stanislaus	Fabricius			0,17	
Abraham	Fack	1,00			
Hendrik	Fagel			0,17	
Jan	Fak		1,00	2,00	
Marinus	Fak		1,00	1,00	
Pieter	Fak			2,67	
Cornelis	Fak	1,00			
Abraham	Fak junior	0,60	0,60	0,60	
Maria de	Feijfer			2,25	
Johannes de	Feijfer			1,00	Hoorn
Cornelis de	Feijffer	1,00	1,00		
Catharina de	Feijffer	1,00			
Johan de	Feijffer de Jonge	4,25			
Daniel Cornelis van	Fernij			0,50	
Johan Abraham	Philenus	1,00			
Andries	Fierings	0,17			
Petrus	Figuet		0,58	0,58	
Pieter	Florimond Granjon	1,17			

		1760	1770	1780	Opmerking
Cornelis	Fonteyn junior	0,50			
Maria Jennepin de la	Force	0,25			wed: Anth: de Raadt
Jan	Fors		0,17	0,17	
Bastiaan van	Fraaijenhoven		0,17	0,17	
Gerard	Francke	1,00	1,00	1,00	
Pieter	Francke			0,17	
Andries Pieter	Franke			1,00	
Joannes de	Fremerij			4,75	
Nicolaas	Fremijn	1,83			
Susanna Barbara	Frezel	1,00			
Galebus	Frezel Bevers	1,05	2,05		
Anthonij	Friskus			1,00	
Meijnard	Froijen	1,00	1,00		
James	Furing		0,17	0,17	
Francoijs	Gaaswijck	1,33	1,33	0,33	
Johan	Geelvinck		1,67	1,67	
Johan Martin	Geill		0,17	0,17	
Christiaan de	Gesler		0,17		
Evert	Ghijzelin	0,50	0,50	0,50	
Jan	Gijze	1,00	1,00	1,00	
Cornelis	Gijze			1,00	
Petronella Lucretia	Gijze			1,00	
Zacharias van	Ginhoven		0,17	0,17	
Bernardus van	Ginhoven		0,17	0,17	
Abraham	Goedhals	0,60			
Adriana	Goeree			0,17	wed Jacobus van de Zande
Susanna	Goosen	0,17			wed: Willem van Dijck
Pieter	Gordeijn		0,17	0,17	
Abigaël	Goudswaert	0,17			
Johanna Catharina, Cornelis, Jan Carel & Gerardina de	Graaf	0,50	0,50	0,50	vier kinderen van Cornelis de Graaf
Nicolaas de	Graaff	0,17			
Cornelis	Graafland Cornz			1,00	
Charles s	Graauwen		0,50	0,50	
Sibertus Carolus s	Grauwen	0,50			
Geerard de	Grendel		0,50		
Jan van de	Griend			1,17	
Pieter Lucas	Grijmalla	2,00	2,00		
Pieter Lucas	Grijmalla			1,00	
Anth:	Grijmalla	1,04			in huwelijk hebbende Joh: de Moor
Jan	Grim	1,00	1,00	1,00	Amsterdam
Hermanus	Grindet	0,83			
Adriaan	Groen		0,17		
Cornelis	Groenberg			0,25	

		1760	1770	1780	Opmerking
Cornelis van	Groesen	0,17			
Maria Cornelis Catherina, Jacques & Wilhelmina de	Groot	0,50	0,50	0,50	Voor kinderen van Jacques de Groot
Johan	Gualtherus van der Poort	1,00	1,00	1,00	Oostkappelle
Adriaan	Haak			1,25	
Anna de	Haaze	1,67			wed: Gilles Graafland a Amsterdam
Jacobus Gideon de	Haeze	0,17			
Jacobus	Hancke	0,50	0,50	0,50	
Jan	Haringman			1,00	
Hermanus	Harses	0,17	0,17		
Maria van	Hecke	0,25	0,25		
Erasmus van	Hecke			1,00	
Steven Marcus van der	Heiden Sinclair		0,50	0,33	
Nicolaas van der	Heijde	0,23	0,23	0,23	
Adriaan	Heijlichoudt	0,17	0,17		
Adriaan van	Heijlig-goud		0,17	0,17	
Adriaan	Heijpe	0,17			
Coenraad van	Helden		0,17		
Johanna Constanca	Heldewier	1,50	1,50		
Daniel Michiel Gijsbert	Heldewier			0,50	
Johan Casper	Helleman van Eijkelenberg		1,00	1,00	
Jacobus	Helleweel	1,17	1,00		
Cornelis van den	Helm Boddaert		1,00	1,00	
Jacob Hendrik van	Hemert		0,33		
Jan Cornelis van	Hemert			1,00	
Elisabeth Jozina van	Hemert			0,33	
Jan	Hendrix			0,17	
Carel Martijn	Hentze			0,60	
Huijbregt	Herdingaig		1,00	1,00	
Jan David	Herklots		1,00	1,00	
Michiel	Herklots	1,00	1,00		
Christiaan	Herklots			1,00	
Izaak	Hermanse junior	0,75			
Maria Clara	Hermanzen			0,50	
Jacob van	Herzele	1,00			
Christiaan	Hesler	0,17			
Benjamin van	Heule	0,25			
Abraham	Hibon	0,17	0,17	0,17	
Thomas	Hochart	0,17			
Agneta	Hoesse	1,50	1,50		douairière Singendonk
Evert van	Hontel	1,00			
Abraham	Hoogervorst			0,17	
Pieter van	Hoorn	6,17	5,17		
Nicolaas van	Hoorn	1,25	1,25		Heer van Burcht, Vlissingen
Daniel van	Hoorn	0,60	0,60		

		1760	1770	1780	Opmerking
Me Dirks ten	Hoorn		0,17		
Hendrik Dirk van	Hoorn			2,72	
Maria Magdaleena van	Hoorn			2,72	
Jacoba Johanna van	Hoorn			0,72	
Alle Dirks ten	Hoorn	0,17			
Pieter de	Hoorn de Meijer			1,40	
Pieter van	Hoorn Pieterszoon	1,00	1,00		
Dirk van der	Horst			1,00	
Anna	Hosde		0,50		
Robertus van	Houte		2,00		
Johannes van	Houte		1,00	1,00	
Levinus	Hoveijn	1,00			
Jacoba de	Hubert	0,50	0,50	0,50	
Hendrik	Huender		0,25	0,25	
Hermanus	Huijdekoper			1,00	
Joost van	Huijem	4,00			
Anna Maria van	Huijen		4,00	4,00	
Hermanus	Huijge	0,17	0,33	0,33	
Margarietha Jacoba	Huijge			0,17	
Margariete	Huijge	0,17			
Maria	Huijgen		0,50	0,50	wed: Ab:m Anias
Cornelis	Huijmers	1,00	1,00		
Anthonij	Huijsman	1,00	1,00	1,00	
Magdalena Sara	Hulsius		0,25	0,25	Huisvrouw van dh:r m:r Jan Willem van Sonsbeek
Cornelis	Hunnius	1,00			
Adriaan Izaak	Hurgronje			1,00	
Jacob	Hurgronje	1,00			
Cornelia Mechelina	Hurgronje	1,00			
Cornelia Machelina	Hurgronje	0,33			wed: Ab: Boudaan
Everard van	Hussen	1,00	1,00	1,00	
Jacoba	Ingels	0,50	0,50	0,50	douairière Van Reijgersberg
Simon	Ingelsen	0,17			
Willem	Ingelzen	0,17	0,17	0,17	
Boudewijn van	Ingen	0,17			
Jan	Jacobsen	0,17	0,17		
Jan	Janzen de Jong		2,00	2,00	
Pieter	Johannisse			0,17	
Pieter Jacobus de	Jonge			0,17	
Govert de	Jonge	0,33			
Cornelia de	Jonge	0,17			wed: Jacobus de Cliever
Willem de	Jonge			0,75	Heer van Ellemet als in huwelijk hebbende Cornelia Stavenisse Pous
Jan de	Jonge kuijper			0,17	
David	Jouvenelle			0,17	

		1760	1770	1780	Opmerking
Johannes	Jouw			0,50	
Jan de	Ka	0,50	0,50	0,50	
Hendrikus	Kakelaar	1,50	2,00	2,00	
Jan	Kakelaar		0,50	0,50	
Pieter	Kallewaart			0,17	
David Fiers	Kappeijne		1,00		
Maria Cornelia	Kappeijne		0,50	0,50	
Pieter	Kappeijne	3,50			
Jozias	Kauwelier	0,17	0,17	0,17	
Jan	Kauwlier	0,17			
Herman de	Keijser	2,00			
Francina Johanna	Keijzer		2,00		wed: Jacob Nebbens
Suzanna Elisabeth de	Keijzer		1,25	1,25	De ervan van
Jacoba Elisabeth de	Keijzer		0,75		
hendrick de	Keijzer	0,33	0,33	0,33	
Walrave van	Kerkwijk			0,17	
Pieter de	Keulenaar			0,17	
Henricus	Kintius	1,00			
Willem	Klaassen	0,17	0,17		
Paulus	Klaus		1,00	1,00	
Jan	Klauz	1,00			
Cornelis van	Klemmen			0,17	
Jacobus de	Klerk	0,17	0,50	1,00	
Johannes de	Kok		0,17	0,17	
Adriaan de	Kok			1,00	
Francois de	Kok	3,00			
Goedschalk	Kops Jacobszoon	1,17			
Gerardus	Kosten			0,17	
Leenderd van der	Krap	1,00	1,00	0,50	
Hendrik van de	Krap			0,17	
Jan van der	Krap			0,17	
Coenraad van de	Krap			0,17	
Maarten	Krijger		0,17	0,17	
Jan van de	Kruijse			6,50	
Jan van de	Kruijse	0,17			
Fredrick	Kuijpers	0,17	0,17		
Quirina de	Kuijser	1,00			wed: van Gelze
Philip	Laarman	0,17	0,17		
David de	Labiestraten	2,00			
Johannes Jacobus	Lake		1,00	1,00	
Nicolaas	Lambrechtse	3,00	3,00	3,00	
Pieter	Lampert	0,17	0,33		
Laurens	Lampsins	1,17	1,17	1,17	
Abraham	Lanckers	1,00			
Jacob	Landsheer	5,00	5,00	5,00	

		1760	1770	1780	Opmerking
Bonavontura de	Lange			1,00	
Jacob Fredrick	Lantsheer	3,00	5,00	5,00	
Roeland	Leenderts	0,17			
Aarnout	Leers	1,00			
Tilman	Leeuwe	0,33			
Abraham	Leliaart	1,00	1,00	1,00	
Anthonij	Leliaart	0,17	0,92	0,92	
Abraham	Leliaart	0,17	0,17	0,17	
Andries de	Lelij	0,17	0,17	0,17	
Jan van	Lemzeele	0,17	0,17	0,17	
Abraham Hendrik	Lenshoek		0,33	0,33	
Pieter Michiel de	Lichte	1,00			
Johan Jacob van	Lichtenbergh			0,25	
Johanna Cornelia van	Lichtenbergh			0,25	
Willem van	Lichtenbergh			0,25	
Carel Johan van	Lichtenbergh			0,25	
Genoveva Carolina van	Lichtenbergh			0,25	
Bastiaan	Lieffbroer	0,33			
Pieter de	Lignij			1,00	
Willem Carel Hendrik van	Lijnden		1,70	1,70	
Adriana	Loeff	0,17			wed: Johannes de Bruijn
Johan	Loenen		0,17	0,17	
Phillippis	Loizet	1,00			
Servaas	Looke	1,00			
Anthonij de	Loos	0,50	0,50	0,50	
Hendrik	Lorsbach			1,00	
Johannes	Louijssen		1,00	1,00	
Daniel	Luijckx Massis	5,00	5,00		
David	Lurkus			1,00	
Pieter Johan	Macara			1,00	
Olfert	Machielsen			1,00	
Willem	Macquet	2,00	2,00	2,00	
Jan Jacobus	Macquet		1,00	1,00	
Jan	Macquet	0,50			
Ras	Macquet	0,50			
Pieter	Mantepouw			0,17	
Johan van der	Marck	0,25	0,25		
David	Marinissen	0,17			
Hendrick van der	Mark	0,25	0,25	0,50	
Jan	Martveld			0,50	
Jacobus	Masson			0,17	als executeur ten boedel van w. Ben: Taats, in zijn eerw: leven predikant te IJzendijke
Bonifacius	Mathias Pous	1,00	1,00	1,00	
Johan Constantijn	Matthiassen	1,00	1,00	1,00	

		1760	1770	1780	Opmerking
Maria Magdalena	Matthiasze	1,00	1,00		
Petrus Jacobus	Matthijssen	1,17	2,00	2,17	
Daniel	Matthijssen	1,00			
Adriaan van	Meerten			0,33	
Marinus	Meertens	0,17	0,17	0,17	
Jacobus	Meertens		0,17	0,17	mr: broodbakker
Johan Reijnier	Meertensz	1,00			
Jacobus	Meertensz	0,50			
Hendrick de	Meester	1,33			
Nicolaas van	Meeten		0,17		
Jacobus	Meeusen	1,00	1,00	1,00	
Anthonij	Meeusen	1,00	1,00	1,00	
Laurens van der	Meijer		0,17	0,17	
Jan Gerharsu	Meijer			0,17	
Cornelis van	Melle de Jonge	1,00			
Abraham	Melse			0,17	
Laurens	Menje	2,00	2,00		
Lieven	Menschaart	0,75			filius Lev:
Jan Lodewijk	Merkel	0,17			
Johan de	Merveilje	0,17			
Jan	Meuzel	2,00	1,00		
Jan	Meuzel junior		1,00		
Cornelis	Middelaar	2,33	2,33	2,33	
Cornelis	Mispelblom	0,17	0,17		
Jan de	Miter	0,17	0,17		
Josias	Moens	0,50	0,50		
Jan	Moens		0,17	0,17	
Levinus	Moens			0,50	
Heijman	Moerkerke	0,17	0,17		
Janna	Moersoon	0,17	0,17		
Jacobus de	Mol	1,00	1,00		
Blaas Ridderus de	Mol		0,17		
Jacobus de	Mol			1,00	
Andriel	Molthus	1,00	1,00		
Francois	Mom			1,00	
Laurens	Monje		0,50		en Elisabeth Plevier
Johannes	Mons		0,17	0,17	
Hubertus van	Monsjou	0,50	0,50	0,50	als in huwelijk hebbende Johanna Mechtina Blankenburgh
Abraham du	Mont	0,17			
Abraham du	Mont Jun:		0,33		
Maarten de	Moor	0,50	0,50		
Willem de	Moor		0,17	0,50	
Joost de	Moor	1,04			
Joseph de	Moor Grijmalla		1,04	2,04	

		1760	1770	1780	Opmerking
Judith	Moore	1,00	5,00		wed: Casparus Ribaut
Hermanus	Morgensterre	1,00	1,00		
Suzanna Maria	Mortier		3,25		wed: Johan de Speijser
Petrus Wilhelmus la	Motte		0,83	0,83	
Joseph du	Moulin		0,17	0,33	
Michiel	Mounier	1,00	2,00		
Jacob	Mounier			1,00	
Jacob	Mounier	1,00			
Jan de	Munck	1,00			
Jacobus	Munninck	1,00	1,00		
Jacaob	Munninck			1,00	
Dominicus van	Munster	1,00	1,00	1,00	
Bastiaan	Nebbens			3,33	
Johannes Philippus van	Nederveen	0,50	0,50		
Jeremias van	Nederveen	0,50			
Jan Joseph	Negre			2,00	
Cornelia	Nevejans	1,00			
Hendrick van	Niekerk	0,50	0,50	0,50	
Cornelis van	Niekerk	0,17	0,17	0,17	
Gerrit van	Niekerk			0,17	
Michiel Hendrik van	Niekerk			0,17	
Joost	Noose	2,00	2,00	2,00	
Aarnout	Ockerman	0,50			
Suzanna	Ockersen			0,17	
Cornelis Isaac	Oole	1,17	1,33	1,33	
Willem Cornelis	Orlewijn	0,17			
David	Orzel	2,00	1,00	1,00	
Jacobus	Outerman junior	0,17	0,17	0,17	
Cornelis	Overgaauw		0,33	0,33	
Reijnier	Overgaww	0,33			
Roeland	Pagter	0,17	0,17		
Johan	Pagter Roelandsz			0,17	
Cornelis	Parduijn	0,33	0,50	0,50	
Johanna Maria	Parker	1,50	1,50	1,00	Den Haag
Willem	Parker	1,00	1,00		
Johan Willem	Parker			1,00	
Adriana	Parmentier			1,00	
Cornelis Galenus	Paspoort	1,00	1,00	5,00	
Pieter	Paulus			0,17	
Adriaan	Pauwelsen	0,17	0,17	0,17	
Jacobus	Pauwelsen	0,67			
Abraham	Peijnter	0,17			
David	Percoijs	0,33	0,33	0,33	
Johan van de	Perre	1,00	1,00		ze Reken:
Paulus Eduwaldus van de	Perre			1,00	

		1760	1770	1780	Opmerking
Johan van de	Perre	1,00			
Jeremias	Petit		0,17	0,17	
Johannes	Piepers			0,33	
Abraham	Pietersen Burs	0,50			
Petronella	Pierson	1,00	1,00	1,00	wed: Joan Seijs
Willem	Pijl	0,17	0,17		
Jan Baptiste le	Pla	0,17			
Suzanna	Pleket			1,67	
Abraham	Plequet	3,17	1,50	1,67	
Elisabeth Cornelis	Plevier			0,50	
Johan	Plevier	0,50			
Arij van de	Poele	0,17	0,17	0,17	
Jacobus van de	Poele	0,17			
Dirk van de	Poelen	0,17	0,17	0,17	
Andries van der	Poest	1,83			
Jacob	Poleij jun			0,17	
Adriaan	Polman	0,17	0,17	0,17	
Jacobus	Pols	1,67			
Philip du	Pon	0,17	0,17		
Jan Francois	Poppel			0,17	
Cornelis	Potappel	0,17			
Johan	Potteij	1,00	1,00	1,00	
Jan	Pozoly			1,00	
Adriaan	Prins		0,33	0,33	
Jacobus	Pruijst	0,17	0,17		
Petrus van der	Puije			1,25	
Jacobus de	Puijt			1,00	
Johan de	Raad		0,17	0,83	Joh:z
Jan de	Raadt Hondrickz		0,50		
David	Radaeus	2,00	2,00	2,00	
Johan Cornelis	Radermacher	5,00	5,00	5,00	
Daniel	Radermacher	2,00	2,67	5,95	
Maria Elisabeth	Radermacher			3,20	
Maria Elisabeth	Radermacher	3,03			
Samuel	Radermacher	2,00			
Suzanna	Radermacher	2,00			wed: Versluijs
Johanna	Radermacher	0,92			wed: De Buisson
Pieter van	Ranken	0,17			
Godhardus	Redeker	0,17	0,17	0,17	
Catharina Maria	Reijders			0,50	
Pieter	Reijgers	0,17	0,17		
Salomon	Reijnders	2,00	1,00		
Ewaldus	Reijnvaan junior	0,17	0,17		
Maria Catharina, Bastiaan Ewaldus, Joost Verschure,	Reijnvaan junior	1,17			

		1760	1770	1780	Opmerking
Wilhelmus Galenus & Appollonus Johannes					
Helena	Renoij	1,25	0,25	0,25	wed: Hend: Jacobus Berdenus
Jozua van	Rentergem	0,17	0,17	0,17	
Anna Catharina	Ribaut			2,00	
Casparus	Ribaut	4,00			
Johanna Cornelia	Ribaut			1,00	wed: Pieter Pijl
Paulus	Ribauth		1,00		
William	Richardson			0,17	
Jacob	Rijzick		2,00	2,00	
Johannes la	Riviere	0,17	0,17	0,17	
Arent	Roggeveen	0,50	0,50	0,50	
Jan	Rombout	0,17			
Soetje de	Roo	0,50			wed: de Vlaminck
Adam	Roosemeijer			0,25	
Johan Willem van	Roosevelt	1,00	1,00	1,00	
Johanna Ermina	Roseveld van			1,17	wed: J: Rexstoot
Jan	Roussel			0,50	
Abraham	Rubert	0,17	0,17	0,17	
Pieter de la	Rue	10,08	10,08		
Gosewijnus	Saaijmans	1,00	1,00	1,00	
Francois	Sanders	0,17	0,17		
Johannes	Sanders de Jonge			0,17	
Johannes	Sanders Franszoon		4,00		
Adriana	Sanders			0,50	wed: Izaak le Clercq
Pietronella	Santas		0,17		wed: Frans Kakelaar
Adriaan	Santes	0,50			
Jacobus	Sappius	1,00	1,00		a Amsterdam
Catharina	Sas		0,17		
Willem	Sautijn	0,25	0,25	0,25	
Andreas	Schagen		1,00		
Maria Jacoba	Scheepers	0,33	0,33	0,33	wed: wijlen Dan: Noorthelij
Willem	Scheepers	0,33	0,33	0,33	
Elisabeth	Scheepers	0,33			
Geertruijd	Scheepers	0,33			wed: wijlen Jacob Visch
Jacobus	Scheijman	0,33	0,33		
Thobias	Schellewaard	0,17			
Anna	Schellus		0,50	0,50	
Jacob	Scheltes	0,50			
Pieter	Scheregsem	0,17	0,17		
Abraham van	Scherpenbergh	2,17	1,17		
Theodorus van	Scherpenbergh	0,50	0,50	0,50	
Cornelis	Schietekatte			0,17	
Cornelis	Schippers	0,50			
Anthonij de	Schoezetter	0,67	0,67		

		1760	1770	1780	Opmerking
Pieter van	Schoor	0,17	0,17		
Johan	Schorer		4,00		
Jacoba Sara	Schorer		1,00	4,33	wed: J: de Superville
Johan Guillermo	Schorer	1,00	1,00	1,00	
Petrus Gulielmus	Schorer			4,75	
Daniel Steven	Schorer			3,33	
Elisabeth Maria	Schorer			2,50	
Jan Willem	Schorer			1,00	Ceylon
Johan Assueros	Schorer	4,00			
Willem	Schorer			2,00	
Daniel	Schorer Johanszoon	13,33	12,17		
Jan Jorisz	Schreuder	3,00			
Petrus	Schuering			0,17	
Johan Francois	Schutte	1,00	1,00		
Pieter	Schutters		0,17		
Cornelis	Schutters	0,17			
Johan	Seijs	1,50	1,50	1,50	
Jan	Siereveld Jacobsz			2,17	
Frans	Sikertun		0,33	0,33	
Willem	Sinclair		0,17	1,00	
Agatha	Six	1,00			
Pieter	Slabber	0,17	0,17	0,17	
Maria	Sliepe Slopsteau			0,17	wed: Joseph du Moulin
Johannes	Slimmens	1,00	1,00	1,00	
Jan Hendrick	Slootman	0,33	0,33	0,33	
Marinus	Smijtegeld	1,00	1,00	1,00	
Abraham de	Smit		4,33	2,00	
Abraham de	Smit de Jonge		5,00		
Jacobus	Smitman	1,75	1,58	1,58	
Steven Mathijs	Snouck Hurgronje		1,00	1,00	
Johan	Soetebier	0,15			
Abraham	Soetebier	0,10			
Johannes	Sohier			0,17	
Jan Baptist	Soolmakers	0,33	0,33	0,33	wed:
Marinus van	Speeten	0,17			
Andries	Speldernieuw	2,95			
Laurens van der	Spiegel	1,00			
Johanna	Spoors		1,50		
Sijtje	Spoors		1,04	1,04	
Marinus	Spoors	1,50			
Jean Daniel	Spoors Sprenger			1,50	
Johan Valentijn	Sprenger		1,00	1,00	
Willem	Staats	0,17	0,17	0,17	
Geleijn	Standaart		0,50		
Isaac	Stangeniete	5,00			

		1760	1770	1780	Opmerking
Johan Splinter	Stavorinus			2,00	
Adriaan	Steengracht	1,00	1,00	1,00	
Catharina Cornelia	Steengracht		1,00	1,00	
Johan	Steengracht		1,00	1,00	
Francois Adriaan	Steengracht		1,00		
Adriaan	Steengracht		1,00		Secretaris van de Ed: Mog: Heeren Staaten van Zeeland
Francois Adriaan	Steengracht			1,00	
Francois Adriaan	Steengracht	1,00			
Nicolaas	Steengracht	1,00			
Catharina	Steenwijck	0,17			
Johan	Sterk	1,00			
Jacobus	Steurbroek	1,17	1,17	1,17	
Phillipis van	Stevenicnk			2,17	Leiden
Phillipius van	Steveninck		2,17		
Johannes Francois van	Steveninck			1,03	
Lucas van	Steveninck			1,02	
Phillippus van	Steveninck	2,17			
Magdalena Jacoba	Stevensen	1,00			wed: M: Commerse
Sara	Stock			0,60	
Pieter	Stokman			0,17	
Dielles van der	Straaten	0,17			
Cornelis	Stuurman	0,17			
Jacques de	Supperville	1,00			
Cornelis van	Swanenburg	1,00	3,00	2,00	
Adriaan de	Swarte			1,00	
Pieter de	Swarte	0,33			
Magdalena de	Swarte			1,00	wed: Jacobus Vermeule
Dirk de	Swijk	0,25			
Gerard	Tapper	0,17	0,17	0,17	
Johan	Teelinck le Grand		1,00	1,00	
Pieter Johan	Thibaut		0,67	0,67	
Wilhem	Thibaut		0,67	0,67	Heer van Aagtekerke
Suz: Maria	Thibaut		0,67	0,67	in huwelijk met mr: GA de Jonge
Chatarina	Thierens		1,17		
Adriaan	Thijssen	0,83			
David Jan	Thilenus		1,00	1,00	
Pieter	Thuijn	0,17	2,00	1,00	
Jacobus	Tijdgat	1,00	1,00		
Hendrik de	Timmerman	1,00	3,00		
Pieter de	Timmerman			1,00	
Jan de	Timmerman	0,17			
Hendrik Anthonij	Tolle		1,00		
Daniel	Tulleken	2,00	2,00	2,00	
Hendrick	Tulleken	2,00			

		1760	1770	1780	Opmerking
Anna Maria	Tulleken	0,50			Amsterdam
Ambrosius	Tulleken	0,50			
Boaventura Johan	Turcq			1,00	
Willem Hendrik	Turcq			1,00	
Christoffel van	Twingen	0,17	0,17		
Petronella Cornelia	Udemans	1,00	1,00	1,00	wed: D: van Achlum
Christina	Uijlenberg		1,00	1,00	wed: Aarnout Leers
Christina	Uijlenberg		0,17		wed: van Barend Eekers
Johanna in 't	Veld			0,17	wed Hend: de Jonge
Vincent van de	Velden	0,33			
Jacoba	Verbeeke		0,17	0,17	
Hendrik Jacob	Vergouwen			0,17	
Paschier	Verhagen	1,00	1,00	1,17	
Abraham	Verheeke	1,00	1,00	1,00	
Dominicus	Vermande		1,33	1,33	
Jan	Vermeulen	0,17			
Aernout	Verschage		0,33		
Pieter	Verschuure		0,17		
Joost	Verschuuren Reijnvaan	1,92			
Cornelis	Verschuuren Reijnvaan	1,00			
Casper	Versteeg Vermeulen	0,17	0,17	0,17	
Bernardus	Versteegh			0,17	
David	Verwout Noiret	2,00	2,33		
Appollonius	Veth	1,00	1,00		
Adriaan de	Vin		0,17	0,17	
Johannes van der	Vinck	0,33	0,33		
Paulus	Vinck	0,17	0,17	0,17	
Cornelis	Vis		2,00		
Johannes	Visbach			0,17	
Jacob	Visch	4,00			
Francois de	Visser		0,17		
Francois de	Visser			0,17	
Meijnard van	Visvliet	1,00	1,00	1,00	
Cornelis	Visvliet			2,00	
David van	Visvliet			1,00	
Jan van der	Vlies	1,00	1,00		
Michiel van de	Vondel	0,17	0,17		
Jan van	Voorst			2,00	
Jacoba de	Vos		1,00		
Jan de	Vos	0,50	0,50	0,50	
Sara de	Vriese		3,27		
Nicolaas van	Waarden	0,17			
Andries	Wagenaar		2,00	2,00	
Dirk	Wagtels		1,50	2,50	
Johannes Hermanus	Waterlander			0,17	

		1760	1770	1780	Opmerking
Sijmon	Waterlander de Jonge	0,25	0,25	0,25	
Pieter	Waterlander de Jonge	0,25	0,25		
Johannes	Wedderborn		0,17		
Pieter van der	Weele	1,00			
Jan van	Welij		0,17	0,17	
Petrus van	Wenighem	0,33	0,33	0,33	filius Leonardus
Jan van	Wessel			0,17	
Johan van	Wesselinck	0,17			
Suzanna	Wijbo			0,33	
Jan	Wijbo	0,33			
Johan	Wijbo Anthonijzoon	2,00	2,00	2,00	
Dirk Gerrit	Wijnen		0,17	0,17	
Jan	Wildoek		0,17	0,17	
Jan	Willeboorts			1,00	
Jacobus	Willemsen	12,50	12,50		predicant alhier
Adriaan de	Wind	1,00	1,00		
Paulus de	Wind	0,60	0,60		
Anthonij de	Wind			1,00	
Samuel de	Wind			1,00	
Ras	Windhuijsen	0,50			
Willem	Wisse Louwerenz:		0,17	0,17	
Helena de	Witte	1,00	1,00	1,00	
Marinus de	Wolff		0,17	0,17	
Willem	Wondergem	0,17	0,17	0,17	
Gerrit	Wondergem	0,17		0,83	
Pieter	Wondergem	0,17			
Jacobus van de	Zande	0,17	0,17		
Pieter van	Zeebergh		0,17	0,17	
Jan de	Zeeuw Jansz:		0,17	0,17	
Carel Johan en Jacob	Zegers		0,92		
Daniel	Zutterman	2,00			
Joost	Zwijffel	0,17	0,17	0,17	
De Commercie Compagnie te Middelburg			57,58	57,08	
Societeijd van de Geotroijeerde Zaagmolens		1,00	1,00	1,00	
De Waalsche Diaconie der stad Midd: in Zeeland		0,50	0,50	0,50	
Societeijd der Zaagmolens te Vlissingen				1,25	
		458,29	458,29	458,29	

Bron: NL-MdbZA, MCC 1586, 1587, 1712.2 1713.1, 1713.2.

Bijlage B: Boekhouding van de MCC

Korte toelichting bij de cijfers onder 'MCC scheepsboek'

Voor ieder schip van de MCC maakten de boekhouders een apart scheepsboek aan, met financiële gegevens over alle uitredingen. Deze bevatten de journaalposten op de grootboekrekeningen die met iedere uitreding gepaard gingen. Achter iedere uitreding in het scheepsboek vermeldden de boekhouders de som van de debet- dan wel creditzijde van deze rekeningen volgens de onderstaande rangschikking (vergelijk figuur 2-1). Ik hanteer in deze bijlage een rangschikking die tevens laat zien hoe hoog de initiële investering in de reis was.

debet	Rekening-Courant uitreding	credit
Schip en equipage tot in zee	Scheepswaarde einde reis	
Thuiskomende ongelden	Opbrengst retouren	
Inkoopprijs + onkosten cargazoën		
Onkosten op de retouren		
<i>Saldo (winst op reis)</i>	<i>Saldo (verlies op reis)</i>	

Schip en equipage tot in zee

Onder deze post vermeldden de boekhouders de beginwaarde van het schip. Daarnaast werden hierop onder andere geboekt kosten voor vertimmeringen, victualie voor de bemanning, enkele maanden vooraf betaalde gage aan de bemanning, eventuele wervingskosten, medicijnen en verzekeringspremies voor het casco.

Thuiskomende ongelden

Onder deze benaming (ook wel 'narekening en thuiskomende ongelden') vielen kosten die na vertrek van het schip en bij thuiskomst werden gemaakt. De grootste kostenpost betrof doorgaans de uitbetaling van het verschuldigde loon aan de bemanning.

Inkoopprijs + onkosten cargazoën

Naast de aan leveranciers van handelsgoederen betaalde gelden, boekte men hierop onder andere het WIC-lastgeld, victualie voor slaven, sjouwerskosten en premies voor de cargazoënverzekering.

Onkosten op de retouren

Hieronder vielen onder andere drukkosten voor biljetten om veilingen aan te kondigen, kosten voor het sorteren van retourgoederen in kavels en verzekeringspremies voor de retourlading. Meestal boekte de MCC ook de handelsbonussen voor de officieren (slavengeld en recognitie, zie § 4.4) op deze rekening.

Scheepswaarde einde reis

De MCC schreef haar schepen doorgaans lineair af, dus met een vooraf vastgesteld afschrijvingsbedrag na iedere reis. Het was ook mogelijk dat de scheepswaarde aan het einde van een reis was gestegen ten opzichte van de voorgaande reis, bijvoorbeeld als er waardevolle vertimmeringen waren geweest.

Opbrengst retouren

Slavenschepen hadden bij terugkomst op Walcheren wisselbrieven, West-Indische landbouwproducten, ivoor, goud en/of andere West-Afrikaanse producten aan boord. Deze post betrof de bruto-opbrengst van deze producten.

Korte toelichting bij de cijfers onder 'Winst- en verliesrekening per reis'

De boekhouding van de MCC laat in één oogopslag zien wat het resultaat van een individuele uitreiding was. Hoe dat resultaat tot stand kwam, is echter lastiger te bepalen. Zo spreidden de boekhouders gerelateerde kostenposten over verschillende grootboekrekeningen of boekingen. Loonkosten stonden bijvoorbeeld zowel onder equipagekosten (de gage op de hand) als thuishkomende ongeden, terwijl de kapitein in West-Indië soms ook een voorschot uitbetaalde aan de bemanning. Bovendien ontbreekt de slavenhandel in de grootboeken van de MCC. Vanuit Middelburg gezien werden cargazoenen geëxporteerd en werden retouren geïmporteerd. De tussenhandel (in slaven) werd slechts door de kapitein bijgehouden.

De slavenhandel was in de tweede helft van de achttiende eeuw de *core business* van de MCC. Om de resultaten hiervan duidelijker in kaart te brengen, heb ik de financiële resultaten van 102 slavenreizen van de compagnie herschikt tot 'moderne' winst- en verliesrekeningen. Onder de streep is het resultaat steeds hetzelfde als in de boekhouding van de MCC. De belangrijkste opbrengsten (op de slavenhandel en de handel in West-Afrikaanse producten) staan als hoofdactiviteit gepresenteerd. Eventuele secundaire opbrengsten, zoals winst op de verkoop van wisselbrieven of opbrengsten voor het vervoeren van vracht) zijn apart gepresenteerd als 'buitengewone resultaten'. Vanuit achttiende-eeuws perspectief waren deze resultaten niet buitengewoon, maar behoorden ze tot het geïntegreerde handelsproces.

De brutomarge op de slavenhandel bestond uit de opbrengst op de verkoop van slaven in West-Indië, minus de inkoopprijs van de slaven in West-Afrika. Deze bedragen komen uit de boekhouding van de kapitein; de inkoopprijs bestond feitelijk uit de prijs van de cargazoenen die in Middelburg zijn gekocht. Het model is hier niet helemaal zuiver, aangezien de brutomarge geen rekening houdt met sterfte. De inkoopprijs van de slaven betreft dan ook de totale inkoopprijs van alle slaven, niet slechts de inkoopprijs van die personen die in West-Indië als slaaf verkocht zijn. Dat komt omdat de prijs van individuele slaven onmogelijk terug te rekenen is. Wel berekenbaar is de gemiddelde inkoopprijs.

Onkosten die de kapitein in West-Afrika maakte (en die ook in mijn model staan), werden door hem ook betaald in cargazoengoederen. Het ging vaak om het inkopen van brandhout en vers water. In Loango-Angola waren de lokale kosten hoger, aangezien de kapitein daar ook Afrikaanse makelaars moest betalen. De onkosten in West-Indië betreffen zowel door de kapitein betaalde kosten (zoals overnachtingskosten aan wal) als door de directeuren betaalde kosten (zoals commissies voor lokale correspondenten).

Het incorporeren van de kapiteinsboekhouding met de MCC-boekhouding leverde enige problemen op. Tussen de waardering van de ingekochte cargazoenen in de Middelburgse boekhouding en in de administratie van de kapitein zat bijvoorbeeld een verschil. Dat werd veroorzaakt door leverancierskortingen, waar de kapitein geen rekening mee hield. Vaak gaven leveranciers een kleine korting als de MCC binnen een bepaalde termijn betaalde. Het verschil tussen deze posten trek ik af van de 'overige kosten'. Op die wijze blijft het bedrag aan cargazoenen in de winst- en verliesrekening het daadwerkelijk aan leveranciers betaalde bedrag.

Soms is een afschrijvingsbedrag negatief, meestal op de scheepsafschrijving. Dat betekende dat de waarde van het schip na de reis door vertimmeringen hoger was dan aan het begin van de reis. Feitelijk werd een deel van de vertimmeringskosten (equipagekosten) dan geactiveerd.

Op de verkoop van wisselbrieven boekte de MCC doorgaans een positief wisselresultaat als gevolg van de wisselkoers (zie § 3.3). Meestal boekten de boekhouders die winst op de grootboekrekeningen van de uitreiding (en komt het dus in mijn model voor). Soms boekten ze deze winst echter op een aparte wisselrekening, waardoor de winst van de uitreiding iets lager werd. De boekhouding van de MCC was hierin niet helemaal consistent en dus niet helemaal zuiver.

Bij de verkoop van plantageproducten boekte de MCC ook regelmatig winst. Soms werden plantageproducten die planters als betaling voor slaven gaven echter voor rekening van de planter verkocht. Een eventuele meerwaarde in Middelburg kwam dan niet ten goede aan de compagnie, maar aan de planter.

De Middelburgse boekhouding van de MCC werd bijgehouden in Vlaamse ponden. De kapiteinsadministratie in West-Afrika was altijd in lokale rekenmunten (onsen en pezen, zie § 5.1) en guldens. In West-Indië waren de gebruikte valuta afhankelijk van de locatie: guldens in de Nederlandse koloniën in Zuid-Amerika, peso's op Curaçao en Sint Eustatius. De koers van de peso stond dan meestal vermeld (vaak $f 1 \approx \$ 2,50$).

De Vlaamse Pond had een vaste wisselkoers ten opzichte van de gulden ($\text{£ } 1 = f 6$). Eén Vlaamse Pond bestond uit 20 schellingen, één schelling uit 12 groten. Eén gulden bestond uit 20 stuivers, één stuiver uit 16 penningen. In de boekhouding van de MCC bestond één peso uit 8 reales, één real uit 32 maravedis. Wat betreft de West-Afrikaanse rekenmunten: één ons bestond uit 16 engels. De pees was niet verder onderverdeeld in kleinere eenheden. Om zo nauwkeurig mogelijk te zijn, heb ik in mijn model alle bedragen omgerekend naar decimalen en vervolgens geconverteerd naar guldens. Soms zijn er minieme afrondingsverschillen tussen het resultaat in de MCC-boekhouding en dat van mijn model.

Korte toelichting bij de cijfers onder 'Rendement'

Het rendement van een slavenreis is het nettoresultaat vergeleken met de investering. Eventuele kosten die bij thuiskomst van het schip werden betaald, financierde de MCC boekhoudkundig gezien uit de bruto-opbrengsten van de retouren. Een eerdere berekening van Johannes Postma vergeleek de totale kosten (de kostenposten aan de debetzijde van de bovenstaande rekening-courant) met de opbrengsten. Deze berekening is een onzuivere weergave van het rendement op de investering. Zowel winsten als verliezen worden erdoor afgevlakt. Ter vergelijking heb ik het resultaat van deze 'Postma ROI' hier opgenomen.

Resultaten per uitreding (in f)

	Zorg	
	Fregat, 106,8 last	
Reis #	2	1
Kapitein	Zell	Noordhoek
Jaar aanvang	1791	1777
Reisduur in dagen	767	644
Reisduur in maanden	26	21
Aantal slaven ingekocht in West-Afrika	174	246
Aantal slaven verkocht in West-Indië	170	231
Sterftepercentage slaven	2%	6%
Afrikaanse bestemming	Guinea	Guinea
West-Indische hoofdbestemming	Demerara	Suriname
MCC scheepsboek		
<i>Investing</i>		
Schip en equipage tot in zee	60.660	54.000
Inkooprijks + onkosten cargazoenen	51.240	62.400
Totale investering	111.900	116.400
Thuiskomende onkosten	16.021	14.128
Onkosten op de retouren	1.240	9.287
Investering + latere kosten	129.161	139.816
Opbrengst retouren	89.299	110.999
Scheepswaarde einde reis	30.000	33.000
Resultaat	-9.861	4.184
Winst- en verliesrekening per reis		
<i>Slavenhandel</i>		
Verkoop van slaven in West-Indië	99.180	76.953
Inkooprijks slaven	36.324	35.745
Brutomarge op slavenhandel	62.856	41.208
<i>Overige handel</i>		
Verkoop van ivoor, goud, peper, etc.	4.468	29.794
Inkooprijks van ivoor, goud, peper, etc.	2.012	13.643
Brutomarge op overige handel	2.456	16.151
Totale brutomarge	65.312	57.359
Afschrijving op het schip	-380	3.000
Afschrijving op geretourneerd cargazoenen	675	1.851
Nettomarge	65.016	52.508
<i>Operationele kosten</i>		
Victualiën en overige equipagekosten	24.289	13.603
Premies cascoverzekering	5.130	3.020
Premies cargazoenvzekering	5.130	2.372
Premies verzekering op retouren	16	1.260
Lonen	17.238	15.660
Bonussen (slavengeld en recognitiegeld)	1.224	2.834
Diverse onkosten	4.998	4.363
Onkosten op de retouren	0	4.075
Lastgeld WIC	0	4.539
Onkosten in West-Indië	14.557	7.629
Onkosten in West-Afrika	2.006	1.015
Totale kosten	74.588	60.371
Resultaat	-9.572	-7.863
<i>Buitengewone resultaten</i>		
<i>1. Transferresultaat</i>		
Opbrengst verkoop wisselbrieven (e.a.)	83.628	44.069
Waarde wisselbrieven (e.a.) in West-Indië	85.139	41.669
Financieel resultaat	-1.511	2.400
Verkoop van plantageproducten	121	27.921
Plantageproducten in ruil voor slaven	83	30.669
Resultaat op plantageproducten	39	-2.748
<i>2. Overige buitengewone resultaten</i>		
Incidentele verkopen in West-Indië	1.183	2.799
Vracht	0	9.195
Vervoer van passagiers	0	400
Uitbetaling verzekering	0	0
Verkoop van het schip	0	0
Nettoresultaat	-9.861	4.183
Resultaat in Vlaamse ponden	-1.644	697
Rendement		
Return on Investment (ROI)	-8,8%	3,6%
Postma ROI	-7,6%	3,0%
Gemiddelde verkoopprijs slaven	583	333
Gemiddelde inkooprijks slaven	209	145

Bijlage C: Diverse tabellen

Tabel C-1: Gemiddelde verkoopprijs van slaven op MCC-reizen

Periode	Suriname <i>f</i>	Essequibo/ Demerara <i>f</i>	Berbice <i>f</i>	Curaçao <i>f</i>	Sint Eustatius <i>f</i>
1741-1745	225				
1746-1750	186				
1751-1755	287		253	260	
1756-1760	222	261		270	276
1761-1765	327			268	304
1766-1770	358	409			
1771-1775		385	314	309	299
1776-1780	331				324
1781-1785	496				
1786-1790	429				
1791-1795	476	604			

Bron: NL-MdbZA, MCC scheepsboeken. Het betreft de gemiddelde verkoopprijs per hoofd voor 79 slavenreizen. Lege velden betekenen dat de MCC in die periode geen slavenreis naar die kolonie verzorgde.

Tabel C-2: Brutomarges per verkochte slaaf op slavenreizen naar Loango-Angola en Guinea

Periode	Loango- Angola <i>f</i>	Guinea <i>f</i>
1730-1745	122	137
1746-1750	120	
1751-1755	165	185
1756-1760	181	158
1761-1765	184	197
1766-1770	201	253
1771-1775	167	202
1776-1780		217
1781-1785		357
1786-1790		279
1791-1795	341	411

Bron: NL-MdbZA, scheepsboeken.

Tabel C-3: Bestemmingen Walcherse slavenreizen per kantoor, 1760-1779

Rederij	Thuishaven	Aantal uitredingen	Afrikaanse hoofdbestemming				Amerikaanse hoofdbestemming			
			Guinea	Loango-Angola	Onbekend		Suriname	Essequibo/Demerara	Berbice	Overig/onbekend
Commercie Compagnie	Middelburg	62	43	19		32	11	2	17	
De Bruijn & De Smit	Middelburg	14	4	1	9	3	7		4	
Bourse de Superville & Smith	Middelburg	8		8		7			1	
Onbekend	Middelburg	4			4				4	
Van Nederveen	Middelburg	4	1		3	3			1	
Van Nederveen, De Bruijn & De Smit	Middelburg	4	1		3	3			1	
Grymalla & Herklots	Middelburg	2	1		1	1	1		1	
Ballot	Middelburg	1			1	1				
Swart	Vlissingen	30	3	20	7	24	1	1	4	
Kroef	Vlissingen	25	7	9	9	20			5	
Snouck Hurgronje & Louysen	Vlissingen	23	2	11	10	9	5		9	
Van der Woordt	Vlissingen	16		8	8	7	1	2	6	
Thobiasen Wulphert	Vlissingen	15		14	1	8	1	1	5	
De Zitter	Vlissingen	13	1	3	9	10		2	1	
Moyse & Van der Woordt	Vlissingen	12		11	1	8		2	2	
Bovel	Vlissingen	9	1	2	6	1		2	6	
Bovel & De Loose	Vlissingen	7		3	4	3	2		2	
Helleman, van Houte & Eijkelborg	Vlissingen	4		4		1	1		2	
Van Dijkje	Vlissingen	3			3	2	1			
Van Dijkje & Landrij	Vlissingen	2			2	2				
Barends	Vlissingen	1		1		1				
Rochussen	Vlissingen	1			1	1				

Bron: TSTD.

Summary in English

A glance at eighteenth-century trade statistics of the Dutch Republic reveals an interesting fact: while most of the slave-based export of the Dutch West-Indian colonies was transported to cities in the province of Holland, the slave trade was dominated by merchants from the southern province of Zeeland. This disparity was especially pronounced after the monopoly of the Dutch West India Company was dismantled in the 1730s. For the remainder of the eighteenth century, merchants from the Zeeland cities of Flushing and Middelburg were responsible for 65 to 70 percent of all Dutch Transatlantic slave voyages. Both cities were located on the island of Walcheren, making this island the center of the Dutch slave trade. This study investigates the local economic effects of the many slaving voyages departing from Walcheren. For at least two other contemporary slaving centers in Northwestern Europe – Liverpool and Nantes – the slave trade had a profound effect on the local economy. The English slave trade from Liverpool has famously been associated with the origins of the Industrial Revolution, although the extent to which this was the case is still debated. Nantes too received an economic impulse from the slave trade, which led to the establishment of textile factories in its vicinity. In light of these English and French cases, it is interesting to study to local impact of the Dutch slave trade.

The character of the Dutch slave trade changed in the early eighteenth century. The focus of slave traders shifted from being an important supplier of slaves to non-Dutch West Indian colonies, to almost exclusively supplying the Dutch plantation colonies on the Wild Coast of South America with slaves. In the same period, merchants from Zeeland started to dominate the Dutch slave trade. Capital-rich Amsterdam turned instead to the trade in the exports of the West Indian colonies, predominantly sugar and coffee from Suriname. By providing extensive loan and credit facilities to planters, Amsterdam merchant houses were able to draw most of the plantation produce to their city. While the Zeeland Chamber of the Dutch West India Company (WIC) managed to secure preferential rights for Zeeland merchants in the colony of Essequibo/Demerara, the most important market for West Indian produce was Amsterdam. Supplying slaves to the Dutch West Indian colonies was a way for Walcheren merchants to tap into the engine of economic growth that was the Atlantic economy of the eighteenth century.

In the period between 1730 and 1800, about 50 merchant houses from Flushing and Middelburg organized around 500 Transatlantic slaving voyages. Although these

merchants were successful in dominating the Dutch slave trade, most of their slave voyages were not remarkably profitable. The modest financial returns are clearly revealed in the extant records of slavers, especially in the well-preserved financial administration of the Middelburgse Commercie Compagnie (MCC). While individual voyages had the potential to be immensely profitable, on average the trade yielded modest to disappointing results. Only during the disruption of the French slave trade in the Seven Years' War (1756 – 1763) were the financial results temporarily above average. A lack of viable commercial alternatives was one reason why local merchants did not abandon the slave trade. Another explanation is the fact that this trade was strongly embedded in local economic structures. Many slave traders were also active in economic activities that were closely related to the trade in enslaved Africans, such as gunpowder production and textile trade. The same can be said for many investors, who were as interested in supplying slave ships with goods and services as they were in the financial results of the individual voyages.

The 1730 Dutch regulations on the trade to Africa stipulated that slave traders operating in the Dutch Republic had to use Dutch-built ships, fitted out in Dutch harbors. The Walcheren economy clearly benefited from this stipulation, as most slave ships were built on local shipyards. More than half of all oceangoing vessels built on private shipyards in Middelburg between 1750 and 1794 made at least one slave voyage. Although relevant data is missing, the shipbuilding industry in neighboring Flushing is likely to have benefited from slaving even more as the international trade of this city was especially geared towards the slave trade. Slave ships were generally fitted out for long voyages (on average 18 months) and a relatively large crew compared to ships on European routes. In both cities, the provisioning of slave ships was an important activity for local bakers, butchers, coopers and other suppliers. In addition, around 40 percent of seamen on private Middelburg ships served on a slaver, while the corresponding figure for Flushing was about 70 percent.

While slave traders were obligated to employ the services provided in and around Dutch ports to ready their vessels for slaving voyages, they were free to import the necessary trade cargo for Africa from abroad. The slave trade to West-Africa required large amounts of textiles, guns, gunpowder and other products to be traded for enslaved Africans on the coast of West-Africa. Slave traders throughout Europe made use of international networks to acquire these goods and Walcheren merchants were no different. It is likely that Dutch slave traders imported more of their trade goods from abroad than their counterparts from Liverpool and Nantes. The most important part of every Africa cargo (especially to Loango-Angola) consisted of textiles. Most of the textile was imported from Asia by the Dutch East India Company (VOC), although local slave

traders also ordered textile from French and English manufacturers. The majority of the guns destined for Africa was imported from Liège, while slave traders imported many smaller trade items (such as glassware, beads and knives) from the German hinterland. The only item of importance for the slave trade that local manufacturers produced in sufficient quantities was gunpowder. In the second half of the eighteenth century, Walcheren counted four (after 1765 five) gunpowder mills. All these mills delivered a large part of their output to slave traders.

The Walcheren slave trade had a positive effect on traditional industries on the island, such as shipbuilding and gunpowder production. However, it did not lead to innovative new production techniques or large-scale industrialization on Walcheren. An important reason was the relatively small scale of the trade (500 voyages between 1730 and 1800) in comparison to Liverpool (3,500 voyages in the same period) and Nantes (1,200 voyages). The high cost of labor in the Dutch Republic and the open character of the economy also played a part. Walcheren slave traders imported up to 70 percent of their trade cargo from abroad. While the economic effects of the slave trade were therefore limited, on a local scale the trade was still an important economic factor. In the years between 1755 and 1780, when the local slave trade was at its absolute peak, about 5 to 6 percent of the Middelburg economy (17,000 inhabitants) was directly or indirectly connected to the slave trade, while the same was true for about 25 percent of the Flushing economy (6,000 inhabitants). From a theoretical perspective, the capital invested in the slave trade could have been employed in other sectors of the local economy. However, the lack of viable commercial activities makes it plausible that the economies of Flushing and Middelburg would have been significantly smaller without the slave trade.

One area in which the Dutch slave trade would have benefited from innovation was finance. Planters usually paid for their slaves in the West Indies using bills of exchange drawn on Amsterdam merchant houses. This system worked well as long as the merchant houses accepted the bills drawn on them, but a series of financial crises in the 1770s led to serious liquidity problems for Walcheren slave traders. As more and more bills of exchange were protested in the Dutch Republic, merchants were unable to realize their profits and to fit out new slaving voyages. While a commercial innovation in Great-Britain (the so-called “bills-in-the-bottom-system”) shielded slave traders from financial risks by adding an extra layer of security between traders and planters in the form of specialized agents, Dutch slave traders were exposed to the full risk of planter default. Walcheren merchants were unable to shoulder that risk, which led to a serious weakening of the local slave trade after 1770. When many Dutch slave ships were captured by English privateers in 1781, the sector all but collapsed. It was revived on a

smaller scale in the late 1780s and early 1790s, but the French invasion of the Dutch Republic in 1794-1795 delivered a fatal blow to the Walcheren slave trade.

In contrast to Liverpool and Nantes, the Walcheren slave trade did not lead to industrialization. On a local scale, it was still an important sector for the economy. On a national scale, the direct economic effects of the Walcheren slave trade were rather limited. It did function as an important part of the 'Atlantic system', since the slave labor imported on Walcheren slave ships played a crucial role in the exports of colonial produce. While Dutch West Indian planters could have procured slaves from non-Dutch slavers (and regularly did so illegally), there was strategic value in employing the services of Dutch slavers. Not only did it reduce the dependency on foreign powers, it was also conducive to maintaining the economic balance between the Dutch provinces of Holland and Zeeland.

Curriculum Vitae

Gerrit Jan (Gerhard) de Kok (Hendrik-Ido-Ambacht, 1983) studeerde HEAO Bedrijfseconomie en was daarna werkzaam in de financiële sector. Zijn interesse in de wetenschap leidde ertoe dat hij geschiedenis ging studeren aan de Universiteit Leiden. Nog voor de afronding van deze opleiding (cum laude, 2012) werkte hij als onderzoeksassistent in het NWO-project *Dutch-Atlantic Connections*. In 2014 begon hij aan zijn onderzoek naar de economische impact van de Walcherse slavenhandel, een onderdeel van het NWO-project *Slaves, commodities and logistics: the direct and indirect, the immediate and long-term economic impact of eighteenth-century Dutch Republic Transatlantic slave-based activities*. Hij publiceerde diverse wetenschappelijke artikelen over de Nederlandse koloniale geschiedenis in het Atlantisch gebied.