



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

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 losgebroken. 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 slavenschepen 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 koopliden 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 directeurs 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 steevast 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 slavenscheppen 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.