



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

## 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.<sup>1</sup> 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”.<sup>2</sup>

In de tweede helft van de achttiende eeuw was de Nederlandse slavenhandel inderdaad vooral het domein van Walcherse kooplieden.<sup>3</sup> 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,

---

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Het eerste schip dat slaven aanbracht op het Noord-Amerikaanse vasteland was mogelijk een Vlissings kaperschip, dat in 1619 de Engelse kolonie Virginia aandeed.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> Slechts mondjesmaat voeren schepen naar deze koloniën met slaven

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> In het octrooi van de Compagnie was vastgelegd dat de Kamer Zeeland twee-negende deel van alle activiteiten van de Compagnie mocht organiseren.<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> 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.

---

<sup>8</sup> 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.

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

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> Ibid, artikel I (scan 1).

<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> Schepen van de Compagnie vervoerden meer dan 31.000 Afrikanen als slaaf naar de Braziliaanse kolonie van Nederland, waarvan ruim 26.000 levend arriveerden.<sup>17</sup> 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

---

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

<sup>14</sup> 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.

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

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup>

### *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

---

<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup>

### *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.<sup>21</sup> 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,

---

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> TSTD, Estimates database. Paesie, 'Zeeuwen en de slavenhandel', 5.

<sup>21</sup> 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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup>

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.<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup>

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

---

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

<sup>23</sup> Ibid, 159-160.

<sup>24</sup> Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 78.

<sup>25</sup> Paesie, 'Zeeuwen en de slavenhandel', 7.

jaren na de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) veroverden deze kruisers tientallen Zeeuwse smokkelschepen in West-Afrika.<sup>26</sup> 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”.<sup>27</sup> De patrouilles door compagniekruisers leverden de Zeeuwse smokkelaars aanzienlijke schade op, tussen 1714 en 1725 geraamd op f 1,5 miljoen.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup> 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

---

<sup>26</sup> Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 294-295.

<sup>27</sup> *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).

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup>

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.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup>

---

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

<sup>31</sup> 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.

<sup>32</sup> Bijlage B.

<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> 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.<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup> 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

---

<sup>34</sup> 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.

<sup>35</sup> Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 150.

<sup>36</sup> 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.<sup>37</sup>

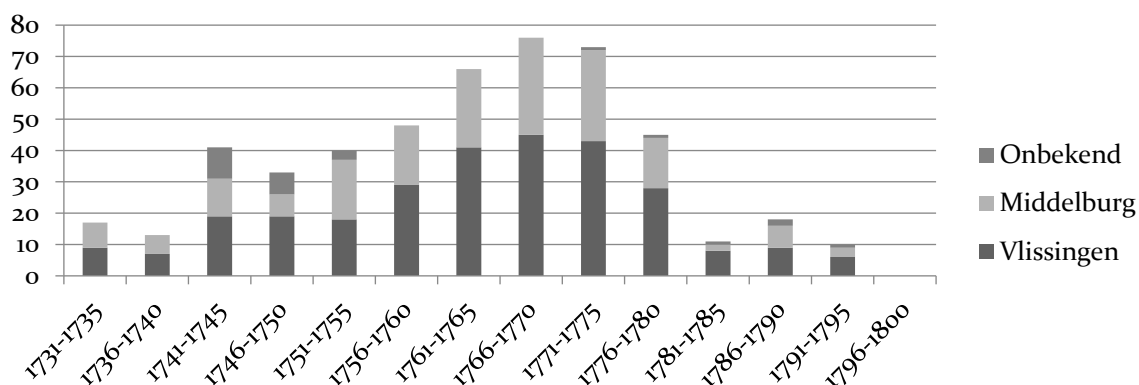
Een belangrijkere reden voor de slechte resultaten dan het hoge lastgeld, was de sterke internationale concurrentie in West-Afrika, vooral van Engelse en Franse slavenschepen. De Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748), waarin Groot-Brittannië en Frankrijk zich in oppositionele coalities bevonden en 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.

---

<sup>37</sup> 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

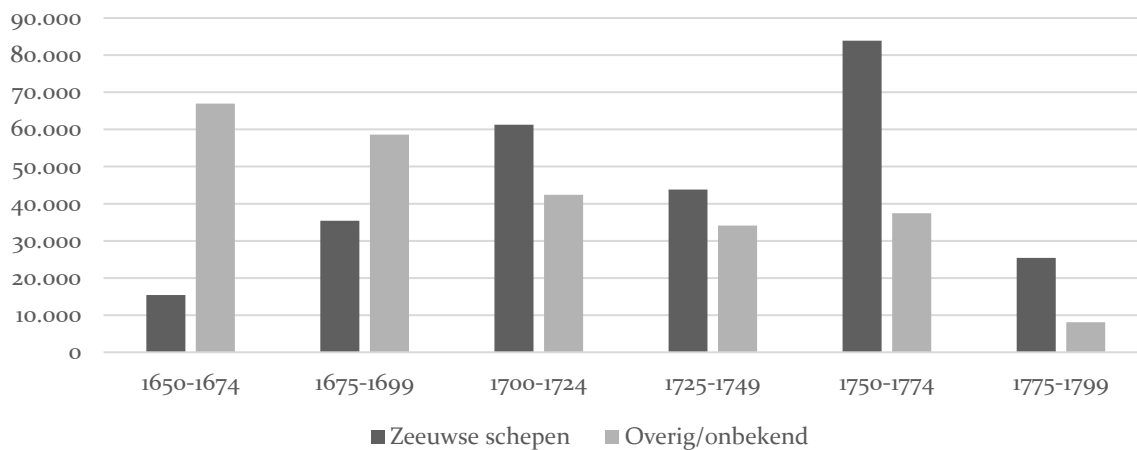
Kapiteins van Walcherse slavenschepen kochten hun slaven in West-Afrika meestal langs de kust van Guinea of meer naar het zuiden aan de Loango-Angolakust. Een uitreiding naar Guinea begon vrijwel altijd langs de kust waar tegenwoordig Liberia ligt, een kustlijn die handelaren destijds de Bovenkust noemden. 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.<sup>38</sup>

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

<sup>38</sup> 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/<br>Demerara | Berbice   | Curaçao   | St. Eustatius | Overig/<br>onbekend |
|------------------|------------|------------------------|-----------|-----------|---------------|---------------------|
| <b>1730-1739</b> | 2          | 1                      | 2         | 5         | 0             | 15                  |
| <b>1740-1749</b> | 62         | 4                      | 2         | 0         | 0             | 10                  |
| <b>1750-1759</b> | 59         | 0                      | 3         | 4         | 4             | 9                   |
| <b>1760-1769</b> | 98         | 8                      | 7         | 10        | 4             | 11                  |
| <b>1770-1779</b> | 50         | 23                     | 5         | 6         | 17            | 21                  |
| <b>1780-1789</b> | 8          | 13                     | 1         | 0         | 1             | 14                  |
| <b>1790-1799</b> | 6          | 4                      | 0         | 0         | 0             | 3                   |
|                  | <b>285</b> | <b>53</b>              | <b>20</b> | <b>25</b> | <b>26</b>     | <b>83</b>           |

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.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup> 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

---

<sup>39</sup> 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 yverzigtige 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.

<sup>40</sup> 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”.<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup>

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

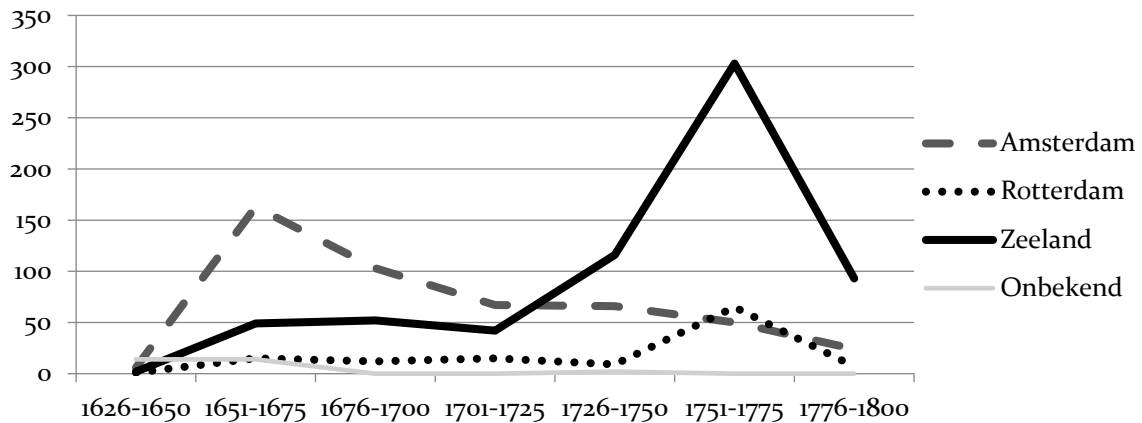
---

<sup>41</sup> 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.

<sup>42</sup> 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 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Engeland</b>                   |           |           |           |           |           |
| <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%        |
| <b>Frankrijk</b>                  |           |           |           |           |           |
| <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%       |
| <b>Nederland</b>                  |           |           |           |           |           |
| <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.<sup>43</sup> Volgens David Richardson ontstond in Engeland in de achttiende eeuw een “management elite” van ervaren slavenhandelaren die het grootste deel van de slavenreizen organiseerde.<sup>44</sup> 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

---

<sup>43</sup> 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](http://www.liverpoolmuseums.org.uk/ism/resources/slave_trade_ports.aspx) [bezoekt op 19 september 2018].

<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup>

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 verkopen 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 verkopen 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.<sup>47</sup> 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.<sup>48</sup> Op

---

<sup>45</sup> 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'.

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> Boulle, 'Slave Trade, Commercial Organization and Industrial Growth', 76-80.

<sup>48</sup> 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.<sup>49</sup> 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.<sup>50</sup> 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.<sup>51</sup> 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).

<sup>49</sup> 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.

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

<sup>51</sup> 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.<sup>52</sup> 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.”<sup>53</sup> 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”.<sup>54</sup> 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.<sup>55</sup> 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”.<sup>56</sup> 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

---

<sup>52</sup> Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 136, 210-211.

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

<sup>54</sup> 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.

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

<sup>56</sup> 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.<sup>57</sup> 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

---

<sup>57</sup> 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.<sup>58</sup> 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”.<sup>59</sup> 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

---

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

<sup>59</sup> 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”.<sup>60</sup> 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. Kaperschepen 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.”<sup>61</sup> 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.<sup>62</sup> Tot het einde van de Tachtigjarige Oorlog waren vooral schepen van de katholieke Spaanse vijand doelwit voor Zeeuwse kaperschepen. Vanuit dat perspectief is het niet verwonderlijk dat Zeeland aanvankelijk geen voorstander was van de vrede met Spanje

---

<sup>60</sup> Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, 16.

<sup>61</sup> 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.

<sup>62</sup> *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.<sup>63</sup>

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.<sup>64</sup> 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 bevoorraad. 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.<sup>65</sup> 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.<sup>66</sup> 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 symptomatisch voor de vroegmoderne economie van Zeeland. Belangrijker is echter de interne verstrengeling in de financiering

---

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

<sup>64</sup> Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 26-27.

<sup>65</sup> Klooster, *Illicit Riches*, 84.

<sup>66</sup> 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.<sup>67</sup> 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

---

<sup>67</sup> 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.