



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

4. Het maritieme bedrijf

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1 Slavenhandel en scheepsbouw

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

Bouw van slavenscheepen op Walcheren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹ Zie voetnoot 8.

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

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

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

De MCC-werf

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

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

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

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

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

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

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

Bronnen: MCC 167-1424, scheepsboeken. MCC 1444-1447, 'houtwareboeken'.

Een last was een vroegmoderne inhoudsmaat van ongeveer 2 ton.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Toeleveranciers van scheepswerven

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁹ Brusse, *Gevallen stad*, 58-59.

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

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

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

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

Bouwtechnische aspecten van slavenschepen

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

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

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

³⁴ Enthoven, 'Pinassen, jachten en fregatten'.

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁰ Zie ook § 1.1.

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

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

4.2 Scheepsbenodigdheden en victualie

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

Benodigdheden voor een slavenschip

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Victualie voor de bemanning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Victualie voor de slaven

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

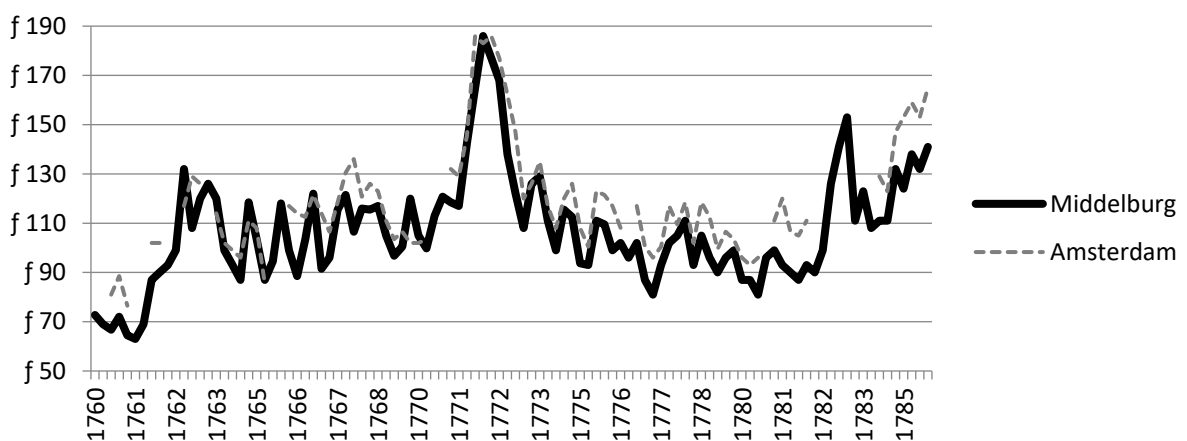
⁷⁴ NL-HaNA, VWIS 1171, Memorie of lyst ter aantooninge welke fabriquen en producten uit ieder provincie van onsen staat getrokken worden (...), 1768 (scan 221).

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

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

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

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



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

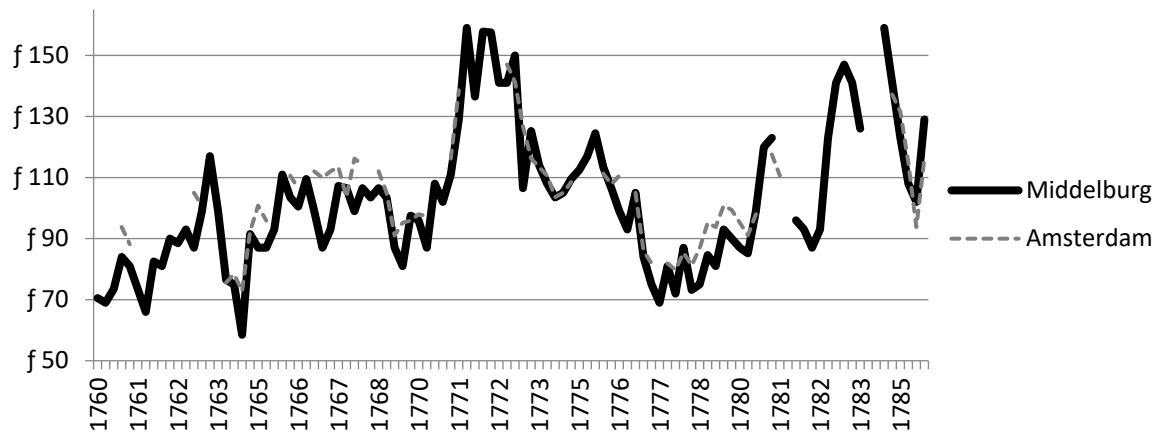
⁷⁶ NL-MdbZA, MCC 818, brief David Mulders aan directeuren, 31 mei 1763 (scan 8).

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

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

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

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



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

4.3 Financiële dienstverlening aan slavenschepen

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

Wisselbank van Middelburg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Slavenhandel en Walcherse zeeverzekeringen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Premies voor zeeverzekeringen

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

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

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

¹⁰⁰ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 159.

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

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

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

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

Tabel 4-4: Gemiddelde premiepercentages verzekeringen slavenschepen

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

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

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

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

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

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

De wijziging in de looptijd van de cascoverzekering pakte kostbaar uit voor de MCC. In 1781 werden zeven MCC-schepen veroverd door de Engelsen, inclusief drie waarvan de kapiteins de slaven al ontscheept hadden in West-Indië. De verzekeraars betaalden niets uit voor die schepen, want de cascoverzekering was volgens de polisvoorwaarden beëindigd zodra “de laatste slaaf of slavin aan de wal zal zijn gebracht” in de West-Indische kolonie.¹⁰⁸ Mogelijk bracht die formulering slavenhandelaren op frauduleuze ideeën, want sommige kapiteins hielden in het vervolg na aankomst in West-Indië een aantal slaven zo lang mogelijk aan boord om dekking te behouden.¹⁰⁹

De premies die Amsterdamse verzekeraars konden aanbieden waren leidend voor de hele Nederlandse verzekeringsmarkt. De Walcherse premies werden daardoor niet bepaald door het lokale spel van vraag en aanbod. Het was voor Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren immers gemakkelijk om uit te wijken naar Amsterdam als de lokale premies te hoog waren. In 1777 weigerden diverse Walcherse assuradeurs in te tekenen op een MCC-polis voor een premie die Amsterdammers wel konden aanbieden en werden ze door de directeurs gepasseerd.¹¹⁰ Over het algemeen konden Walcherse verzekeraars lange tijd de Amsterdamse premies volgen, maar na de Vierde Engelse Oorlog waren steeds minder lokale assuradeurs daartoe bereid.

Hoeveel Walcherse assuradeurs verdienden aan slavenreizen is wegens gebrek aan gegevens niet na te gaan. Op jaarbasis omgerekend lagen de premies boven de gemiddelde rente op leningen in deze periode (leningen aan de MCC leverden drie à vier procent op), maar daar stond een veel groter risico tegenover. Uit de boekhouding van de MCC blijkt dat de compagnie in de tweede helft van de achttiende eeuw meer premie betaalde voor slavenschepen dan dat ze vergoedingen ontving van verzekeraars.¹¹¹ Aan de compagnie hebben de verzekeraars dus kunnen verdienen. Achteraf was het voor de MCC voordeliger geweest als ze steeds zelf het volledige risico had gedragen.

¹⁰⁶ De MCC wilde nog een cascoverzekering afsluiten voor de hele reis van de *Haast U Langzaam* in 1777, maar dat bleek niet mogelijk. NL-MdbZA, MCC 100, directeurs aan Frederik Dibbetz & zoon, 9 april 1777 (scan 192).

¹⁰⁷ Zoals werd gedaan voor de *Watergeus* in 1779 voor de terugreis van het schip vanuit Suriname naar Middelburg. NL-MdbZA, MCC 1284.4, polis cascoverzekering 16 september 1779 (scan 145).

¹⁰⁸ Deze formulering was al gebruikelijk voor cargazoeverzekeringen. Zie een Middelburgse cascoverzekering uit 1777 met deze clausule NL-MdbZA, MCC 509.5, polis cascoverzekering *Haast U Langzaam*, 17 april 1777 (scan 81).

¹⁰⁹ *Brieven over het bestuur*, deel V, 210-211, geschreven in 1787.

¹¹⁰ NL-MdbZA, MCC 100, brief aan Frederik Dibbetz & Zoon te Amsterdam, 29 april 1777 (scan 194).

¹¹¹ NL-MdbZA, MCC 167-1436, scheepsboeken. Zie ook bijlage B. In totaal betaalde de MCC ongeveer vier keer zoveel premie als dat ze aan vergoedingen ontving. Mogelijk is het verschil iets kleiner, aangezien verzekeringsvergoedingen die later werden uitbetaald niet op de scheepsrekeningen geboekt zijn.

Cargazoenverzekeringen: voorwaarden en ontwikkelingen

Hoewel cascoverzekeringen op slavenschepen niet afweken van dergelijke verzekeringen voor andere koopvaardijtakken, was dat voor cargazoenverzekeringen anders. In de slavenhandel werd de uitgaande handelslading (het cargazoen) tijdens de reis omgezet in een lading slaven ('armazoen' genoemd). De mensen die als slaaf aan boord kwamen vielen onder de cargazoenverzekering. De aard van de handel leverde complicaties op voor de verzekering, want slaven waren niet levenloos en konden bovendien in verzet komen. Uit het archief van de MCC valt goed op te maken hoe verzekeraars en slavenhandelaren met deze complicaties omgingen.

In de polisvoorwaarden voor cargazoenverzekeringen stond dat zowel de uitgaande lading verzekerd was, als de lading die in West-Afrika aan boord kwam. Daardoor waren de slaven meeverzekerd, net als Afrikaanse producten als ivoor en was. De geassureerden hadden recht op een vergoeding als ingekochte slaven verloren gingen door specifieke "perikulen ter zee". Het ging onder meer om brand aan scheepsboord, diefstal door piraten, inbeslagname door kapers, oplichting door derden, onachtzaamheid van de bemanning en schipbreuk. Voor verzekerde lading bestond een eigen risico, dat in deze periode voor slaven vrijwel altijd was vastgesteld op 10 procent van het totale aantal slaven.

Het was cruciaal dat slaven verzekerd waren als handelswaar en dat er geen sprake was van een levensverzekering. Slaven waren mensen en mensen waren sterfelijk, maar dat was nu eenmaal een eigenschap van deze specifieke handelswaar. Sterfelijkheid was onverzekerbbaar voor zover die niet samenhing met de "perikulen ter zee". In de polissen uit de tweede helft van de achttiende eeuw staat altijd dat verzekerden de waarde van slaven die hun "eigen dood" stierven niet konden claimen.¹¹² Verzekeraars keerden dan ook niets uit voor slaven die als daad van verzet overboord sprongen of die stierven aan een ziekte. Dat blijkt ook uit de MCC-stukken. In 1789 werden veel mensen die de kapitein van de *Zeemercuur* als slaaf had ingekocht ernstig ziek. Volgens kapitein Cornelis van Kakom was dat het gevolg van scheurbuik. Langs de West-Afrikaanse kust en tijdens de oversteek naar Suriname overleden meer dan 170 slaven. Het menselijke leed was enorm, maar de directeurs van de compagnie waren waarschijnlijk meer geïnteresseerd in het financiële leed. De schadepost konden zij niet op de

¹¹² Zie voor een de ontwikkeling van de verzekering van slaven Karin Lurvink, 'The Insurance of Mass Murder. The development of slave life insurance policies of Dutch private ships', in: *Enterprise & Society*, geaccepteerd voor editie 19/4 (2018).

cargazoenverzekering claimen, aangezien de slaven hun “eijgen dood” waren gestorven. De reis sloot af met een verlies van bijna f 50.000.¹¹³

Als zich conflicten voordeden tussen assuradeurs en geassureerden, konden deze partijen een beroep doen op de lokale Kamer van Assurantie. In veel polissen was echter een arbitrageclausule opgenomen. In dat geval mochten beide partijen bij conflicten een eigen arbiter aanstellen. De arbiters probeerden vervolgens in onderling overleg tot een acceptabele oplossing te komen. In een kleine gemeenschap als Walcheren had arbitrage de voorkeur, doordat het de kans groter maakte dat de relatie tussen de conflicterende partijen niet verslechterde. Bovendien waren arbiters vaak personen met specialistische kennis van de handelstak in kwestie. Tijdens een conflict in 1776 over schade aan het schip *Zanggodin* tussen de MCC en assuradeurs stelden de assuradeurs als arbiter bijvoorbeeld de Vlissingse slavenhandelaar Jan van der Woordt aan.¹¹⁴

Veranderingen in de polisvoorwaarden van cargazoenverzekeringen laten zien waar conflictpunten tussen assuradeurs en geassureerden lagen. Zo bleek in 1756 dat slavenschepen volgens de letter van de voorwaarden niet verzekerd waren als de kapitein na aankomst in een West-Indische kolonie besloot door te zeilen om te kijken of de verkoopprijzen van slaven elders hoger waren.¹¹⁵ Daarom lieten de directeuren van de MCC vanaf dat jaar expliciet vastleggen dat schepen mochten “verzeilen” naar een andere kolonie.¹¹⁶ Kapiteins van slavenschepen stuurden in West-Afrika vaak een lagere officier op een handelsmissie per boot. Vanaf halverwege de jaren zeventig vermeldden de polisvoorwaarden expliciet dat ook handelsgoederen aan boord van een boot verzekerd waren.¹¹⁷ Slavenopstanden waren een ander heikel punt. Een Rotterdamse polis uit 1779 en een latere uit 1791 vermeldden dat schade door opstand van slaven aan scheepsboord onder de verzekerde risico's vielen.¹¹⁸ Daarvoor waren opstanden waarschijnlijk niet gedekt. Het door de bemanning neerslaan van een opstand kon echter wel onder averij grosse vallen.

¹¹³ Zie bijlage B. De MCC ontving van assuradeurs wel ruim f 12.000, maar dat betaalden zij uit over schade op de terugreis van West-Indië naar Middelburg. Zie ook NL-MdbZA, MCC 1403.2 (vanaf scan 2).

¹¹⁴ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 17 september 1776 (scan 57). In casu betrof het een schadeclaim op de verzekeraars van het casco.

¹¹⁵ NL-MdbZA, MCC 66.6, Sappius & Dibbetz aan directeuren MCC, 10 augustus 1758 (scan 44).

¹¹⁶ Zie bijvoorbeeld de polisvoorwaarden voor de Philadelphia, 13 juni 1758. NL-MdbZA, MCC 888.2 (scan 229).

¹¹⁷ Dit geldt in ieder geval voor MCC-polissen. Zie bijvoorbeeld de polisvoorwaarden voor de Watergeus, 5 januari 1776. NL-MdbZA, MCC 1284.2 (scan 82). In (sommige) Engelse polissen was de handel per boot expliciet uitgesloten. Armstrong, 'Slavery, Insurance and Sacrifice', 171.

¹¹⁸ NL-MdbZA, MCC 509.5, polis cargazoenverzekering *Haast U Langzaam*, 19 juli 1779 (scan 190) en MCC 1403.3, polis cargazoenverzekering *Zeemercuur*, 3 oktober 1791 (scan 186).

Averij grosse

Naast zeeverzekeringen speelde averij grosse een rol in de slavenhandel. Averij grosse was vrijwillig opgelopen schade om schip en lading te redden. Een voorbeeld van dergelijke schade is het tijdens een storm overboord werpen van goederen om het schip lichter te maken en zo te redden. Volgens het principe van averij grosse deelden alle belanghebbenden in schip en lading in een dergelijk geval in de financiële schade, niet slechts de eigenaren van de overboord geworpen lading. De belanghebbenden konden de schade wel proberen te verhalen op verzekeraars van het casco en/of het cargazoen.¹¹⁹ In de loop van de achttiende eeuw kwam ook schade als gevolg van het neerslaan van slavenopstanden onder averij grosse te vallen. Het doden van opstandelingen door de bemanning kon immers een grotere schade voor de eigenaren van een slavenschip voorkomen: het verlies van alle slaven en het schip. Dat het doden van opstandelingen op slavenschepen viel onder averij grosse lijkt pas vanaf de jaren vijftig van de achttiende eeuw algemeen geaccepteerd te zijn in Nederland. Uit de zaak van de *Vliegende Faam* blijkt dat daar aanvankelijk discussie over was.

In 1758 schreven de directeurs van de MCC een brief naar hun Amsterdamse correspondent Sappius & Dibbetz over gebeurtenissen aan boord van de *Vliegende Faam*.¹²⁰ Dat snauwschip lag in december 1756 onder kapitein Pieter de Moor voor Klein Popo (tegenwoordig Aného in Togo). Aan boord waren op dat moment 179 Afrikanen. Een aantal van hen – van wie de identiteit onbekend blijft – wist enkele gereedschappen uit de handen van timmerman Jan Kuijpers te rukken. Gewapend met een zaag en een mes doodden zij vervolgens zowel de oppermeester, de kok als de smid van de *Vliegende Faam*. De overige bemanningsleden reageerden daarop door met handgeweren op de opstandelingen in te schieten. Enkele Afrikanen vluchtten naar het tussendek, maar daarop gooide de bemanning granaten door het luik. De ongelijke verdeling van wapens zorgde ervoor dat de opstand snel eindigde. Uiteindelijk stierven 22 Afrikanen, sommigen door wapens en anderen door overboord te springen. In de dagen na de opstand overleden nog 9 Afrikaanse slachtoffers aan hun verwondingen.¹²¹ De Amsterdamse correspondent deed omvraag bij lokale specialisten om de aard van de schade te bepalen. In hun brief terug schreven Sappius en Dibbetz:

¹¹⁹ J.P. van Niekerk, *The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Volume I (Kaapstad 1998), 78-79. James Allan Park, *A Sytem of the Law of Marine Insurances* (Dublin 1809), 178.

¹²⁰ NL-MdbZA, MCC 97, brief 14 februari 1758 (scan 65). In Middelburg werd schade door het met geweld neerslaan van een slavenopstand “als een averie grosse bij de meesten geconsidereerd”. De directeurs wilden weten hoe Amsterdamse kooplieden hierover dachten.

¹²¹ Zie voor deze opstand NL-MdbZA, MCC 1153, scheepsjournaal 21 december 1756 (scan 32). Ibid, MCC 1159.3, verklaring officieren *Vliegende Faam*, 25 december 1756 (scan 143 e.v.).

De opstand der slaven op 't schip van Pieter de Moor en de schade daar door veroorzaakt zoude hier geconsidereert worden als avarij gros, als zijnde het ombrengen van eenige slaaven geschiet tot behoud van schip en goed, de opinien zijn wel verschillende dog de meeste en zo wij vertrouwen de kundigste zijn van dat begrip (...) ¹²²

De directeuren hadden specifiek gevraagd of er sprake was van averij grosse, waaruit blijkt dat daar destijds nog discussie over was. Sappius en Dibbetz waren overigens verbaasd dat “het berugte geval van Job Gerritz” geen precedentwerking had gehad voor het averij-grosse-vraagstuk. ¹²³ Ze doelden op de opstand in 1750 aan boord van het schip *Middelburgs Welvaren* van kapitein Job Gerritsen, die in de inleiding aan bod is gekomen. Boekhouder Jan de Munck van dat schip meende destijds dat er sprake was van averij grosse, omdat kapitein Gerritsen door het neerslaan van de opstand het schip zou hebben gered. De verzekeraars weigerden dit te bevestigen, omdat de kapitein volgens hen onzorgvuldig had gehandeld, waardoor 230 van de 260 slaven waren gestorven. ¹²⁴ Hoe die zaak is afgelopen is onbekend, aangezien de archieven van de Middelburgse Kamer van Assurantie verloren zijn gegaan. Wel is duidelijk dat Jan de Munck na deze zaak nooit meer boekhouder is geweest van een slavenschip.

In het archief van de MCC zijn veel stukken bewaard gebleven over de zaak *Middelburgs Welvaren* (op de uitkomst ervan na). ¹²⁵ Dat de directeuren al deze stukken bewaarden, laat zien dat de zaak – ondanks de verbazing van Sappius en Dibbitz – toch enige precedentwerking moet hebben gehad. Mogelijk was het precedent dat voortaan duidelijk was hoe slaven aan boord gewaardeerd moesten worden. In averij-grosse-zaken hing de waardering van handelswaar af van de vraag of een schip over de helft van haar reis was. Indien dat het geval was werd de verkoopwaarde vergoed, anders de inkoopwaarde. ¹²⁶ Sinds 1755 werd de waarde van slaven in polissen van cargazoenverzekering altijd vooraf bepaald, wat een hoop discussie moet hebben voorkomen. De poliswaarde van slaven bedroeg in het eerste decennium na 1755 f 275 per hoofd, daarna f 300 en in de jaren tachtig steeg deze zelfs naar f 400 per hoofd. ¹²⁷ Het ging om een waarde die dicht bij de gemiddelde verkoopprijs lag.

¹²² NL-MdbZA, MCC 66.7, Sappius en Dibbetz aan directeuren MCC, 17 februari 1758 (scan 141).

¹²³ Ibid.

¹²⁴ Zie de gedrukte *Korte Adstructie dat de schade op de slaven in 't schip Middelburgs Welvaren (...) in geen avari grosse kan werden geleden (...)* (Middelburg 1752), aanwezig in de Koninklijke Bibliotheek te Den Haag.

¹²⁵ Zie NL-MdbZA, MCC 1570. De discussie spitste zich ook toe op de wijze van berekening van de onderlinge verdeling van de schade.

¹²⁶ Van Niekerk, *Principles of Insurance Law in the Netherlands*, 78.

¹²⁷ Daarbij werd opvallend genoeg geen onderscheid gemaakt tussen mannen, vrouwen en kinderen.

4.4 Slavenschepen en de markt voor zeevarend personeel

De vraag naar zeelieden was op Walcheren niet zo groot als in Holland, vanwege de geringere omvang van de handelsactiviteiten. Toch hadden ook de Zeeuwse Kamer van de VOC en particuliere handelskantoren een magneetwerking op zeelieden. De personen die naar Walcheren reisden om op een Walchers schip te werken waren vaak arbeidsmigranten van buiten Nederland. Walcherse slavenhandelaren waren voor hen een potentiële werkgever. Voor hogere officieren geldt veel vaker dat ze van Zeeuwse afkomst waren.

Hogere officieren

De belangrijkste personen aan boord van slavenschepen waren de hogere officieren. Het succes van een slavenreis hing in hoge mate van hun vaardigheden af. Vooral aan kapiteins stelden slavenhandelaren hoge eisen. Zij moesten de zeemanskunst tot in de puntjes beheersen, maar daarnaast ook een goede “negotiant” zijn.¹²⁸ De directeurs van de MCC gingen dan ook zorgvuldig te werk bij de aanstelling van een kapitein. Zoals een directeur het in 1749 verwoordde, onderzocht men vooraf de kandidaten voor deze post, om te kijken “off dezelve in staat zijn, alvorens men die op de schepen plaatst, om sulke capitale zaken als men gewoon is aan hun toe te vertrouwen te kunnen administreren”.¹²⁹ Kapiteins van slavenschepen hadden vrijwel altijd eerdere ervaring in de slavenhandel, doorgaans als stuurman. Aan boord van schepen was de opperstuurman de tweede in rang en de eerst aangewezen persoon om de leiding op zich te nemen als de kapitein overleed.¹³⁰ Daarnaast stelden slavenhandelaren een tweede en een derde stuurman aan. Zij beschikten allen over nautische kennis, leiderschapskwaliteiten en een theoretische opleiding in de stuurmanskunst.¹³¹ De kapitein en zijn stuurlieden vormden samen de scheepsraad, die bij “voorkomende zaaken van eenig aanbelang” een gezamenlijke beslissing moest nemen.¹³²

De groep mannen waar Walcherse slavenhandelaren uit konden putten voor hun hogere officieren bestond in de tweede helft van de achttiende eeuw vooral uit Zeeuwen.

¹²⁸ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II’, 23.

¹²⁹ NL-MdbZA, MCC 19, vergaderingen directeurs, vergadering 29 december 1749 (scan 157).

¹³⁰ Zie bijvoorbeeld NL-MdbZA, MCC 816.3, Generale Instructie voor de *Nieuwe Hoop*, 1770, artikel XIII (scan 23).

¹³¹ Voor stuurlieden waren theoretische studieboeken op de markt, waarvan *’t Vergulde licht der zee-vaard, ofte konst der stuurlieden* door Klaas Hendriksz Gietermaker populair was en veel drukken beleefde. Christoffel Ronge voer in 1742 als derdewaak mee op het MCC-schip *Afrikaansche Galleij* en liet zijn journaal voorafgaan door uitgebreide uitwerkingen van opdrachten uit dit boek. Zie NL-MdbZA, MCC 187, journaal van Christoffel Ronge (1742-1743, vanaf scan 5).

¹³² NL-MdbZA, MCC 816.3, Generale Instructie voor de *Nieuwe Hoop*, 1770, artikel XIV (scan 24).

Zo was driekwart van de MCC-kapiteins afkomstig uit Zeeland, meestal uit Walcheren. Het ging om mannen die volgens koopman Jan Guépin en MCC-directeur Casparus Ribaut “de taal der swarten, hunne wonderlijke en bisare maniere verstaan, spreken, en weten in te volgen”.¹³³ Halverwege de achttiende eeuw waren Zeeuwse officieren dan ook geliefde bemanningsleden voor Amsterdamse slavenschepen.¹³⁴ De lokale slavenhandelaren waren zich ervan bewust dat de aanwezigheid van deze gespecialiseerde groep op Walcheren een concurrentievoordeel opleverde. Toen het aantal slavenreizen rond 1750 dreigde te verminderen, vreesden Guépin en Ribaut dat de “bequame subjecten, (...) die geen jaar of twee aan de wal leeg konden blijven” zouden verhuizen om ergens anders emplooi te zoeken.¹³⁵ Toch had de MCC na 1750 zelden problemen met het vinden van geschikte officieren voor slavenschepen. Het kwam wel regelmatig voor dat de directeuren buitenlanders aanstelden als hogere officier, vooral in de functie van stuurman.

Aan scheepschirurgijns voor slavenschepen was wel vrijwel continu een tekort. Volgens de Engelse scheepchirurgijn (en abolitionist) Alexander Falconbridge waren alleen chirurgijns die er financieel beroerd voor stonden bereid om dienst te nemen op een slavenschip.¹³⁶ Chirurgijns aan boord van slavenschepen waren niet alleen voor de gezondheid van de bemanning verantwoordelijk, maar ook voor die van de slaven. De MCC examineerde potentiële kandidaten voor deze functie vóór hun aanstelling. De directeuren Jan Joseph Negré en Daniel van Berlekom waren beiden arts en voor Van Berlekom is het zeker dat hij persoonlijk scheepschirurgijns examineerde. Na zijn overlijden in 1779 nam een arts van buiten de MCC deze rol over.¹³⁷ In Vlissingen trad de gewezen scheepschirurgijn David Henri Gallandat op als examiner.¹³⁸ Voor slavenschepen probeerde de MCC twee chirurgijns aan te stellen: een oppermeester en een ondermeester. Die laatste functie was het moeilijkst te vervullen, aangezien het loon een stuk lager lag dan dat van de oppermeester.¹³⁹ Vanwege het tekort ontstonden

¹³³ NL-MdbZA, MCC 1569, brief van Guépin en Ribaut aan de heren Lambregtsen en Bosschaert, extraordinaris gedeputeerden ter Staten-Generaal, 17 juli 1750 (scan 27).

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ Ibid.

¹³⁶ Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 28.

¹³⁷ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 18 mei 1779 (scan 112).

¹³⁸ *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, IX (1782), xxix.

¹³⁹ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 13 februari 1770 (scan 192). Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II’, 24. Een oppermeester kreeg gedurende de tweede helft van de achttiende eeuw vrijwel altijd *f* 36 per maand, een ondermeester *f* 20. De oppermeester genoot daarnaast nog een premie voor iedere in West-Indië verkochte slaaf.

regelmatig conflicten tussen Walcherse handelskantoren om de aanstelling van een scheepschirurgijn.¹⁴⁰

Lagere officieren en scheepsvolk

Het grootste deel van de scheepsbemanningen bestond uit lagere officieren, ambachtslieden en matrozen. Gemiddeld voeren er 36 bemanningsleden op een MCC-slavenschip, waarvan er dan meestal 8 lagere officier of ambachtsman waren en 22 (licht)matroos of jongen.¹⁴¹ Deze groepen hoefden minder specifieke kennis van de slavenhandel te hebben dan de hogere officieren en het ging ook minder vaak om Zeeuwen. De directeuren van de MCC gingen bij de aanstelling van lagere officieren en matrozen anders te werk dan bij de aanstelling van de hoogste functionarissen. In plaats van hen persoonlijk te benoemen, meldde het lagere personeel zich doorgaans op een monstering van de compagnie in Middelburg.

Walcherse kantoren in de slavenhandel organiseerden regelmatig een monstering om zeelieden te werven voor hun slavenschepen. De MCC deed dat als het schip uit het dok was gehaald en de hogere officieren waren aangesteld. Enkele weken vóór vertrek huurden de directeuren dan een zaal in Middelburg, vaak in herberg *Het Wijnkopershuis* aan de Dam. Een aanmonstering was een officiële gebeurtenis, waar twee belangrijke personen aanwezig waren. Allereerst de kapitein van het schip, die persoonlijk zijn bemanning kon uitkiezen. Zijn aanwezigheid zorgde er ook voor dat geïnteresseerde zeelieden alvast konden kijken onder wiens gezag zij zouden komen als ze daadwerkelijk aanmonsterden. Kapitein Adriaan Jacobse was in 1758 bijvoorbeeld aanwezig bij de monstering voor de *Prins Willem de Vijfde*. Hij declareerde later bij de directeuren een kan koffie met ontbijt (f 1,20).¹⁴² De tweede belangrijke aanwezige bij een monstering was de lokale waterschout. Hij hield de monsterrol bij, waarop hij noteerde wie zich liet aanmonsteren. Zeelieden kregen bij aanmonstering twee maanden gage vooruit betaald, waardoor sommigen probeerden hun diensten meerdere malen aan te bieden bij verschillende kapiteins. De waterschout moest die praktijk voorkomen. Bij wangedrag van zeelieden kon hij een zaak voorleggen aan de 'Commissarissen van

¹⁴⁰ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 22 april 1774. De directeuren hadden Christiaan Riebeek aangesteld als scheepsarts, maar deze had zijn diensten ook al beloofd aan de Essequibo Sociëteit. Oppermeester Ephraim Lebeke kreeg in 1777 van de MCC een extra toelage (officieel bestemd om medicijnen van te kopen), "uijt consideratie van de sterke aanzoek om tot Vlissingen dienst te nemen". Ibid, MCC 22, vergadering 7 januari 1777 (scan 62).

¹⁴¹ Unger, 'Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II', 21-22.

¹⁴² NL-MdbZA, MCC 993.1, factuur Machiel van Malderen (kastelein Wijnkopershuis) (scan 140).

het Waterrecht', een rechtscollege waar zeelieden zelf ook terecht konden als zij een conflict hadden met hun werkgever.¹⁴³

De beschikbaarheid van voldoende zeelieden op Walcheren was niet gegarandeerd. Net als veel andere takken van de vroegmoderne Nederlandse scheepvaart, waren de diensten van buitenlandse arbeidsmigranten onmisbaar. Velen van hen trokken echter liever en makkelijker naar Hollandse havensteden.¹⁴⁴ Bovendien waren slavenschepen geen populaire werkplek. Volgens kapitein Jacobse huiverden sommige matrozen om zich aan te melden voor een MCC-reis, "om dat het na Angola is".¹⁴⁵ Scheepsvolkbemiddelaar Evert Masson meldde dat de werving van bemanning voor een schip dat naar Guinea voer ook lastig was, want "na die kust zijn der wijinig geneege".¹⁴⁶ De hoge mortaliteit (bij de MCC gemiddeld 12,5 procent) zal daarbij een afweging zijn geweest, net als het harde werk aan boord van slavenschepen.¹⁴⁷ Veel van de mensen die uiteindelijk wel aanmonsterden op slavenschepen waren arbeidsmigranten, onder meer uit het Duitse achterland, de zuidelijke Nederlanden, Scandinavië en Frankrijk.¹⁴⁸ Migranten die naar Walcheren trokken om werk in de scheepvaart te vinden, werden daar vaak opgevangen door herbergiers en slaapbazen. Die boden onderdak, maar schoten ook geld voor en voorzagen hen van kleding. Gerrit van Zoelen uit Tiel kwam in 1768 bijvoorbeeld naar Middelburg om werk te zoeken. Voordat de directeurs van de MCC hem aanstelden als matroos op de *Haast U Langzaam*, had hij in de stad een schuld opgelopen van f 145. Hij was dit verschuldigd aan Jan Blom & Comp voor kost, drank, logies, uitrusting en geleende gelden.¹⁴⁹ Voor de MCC en andere kantoren waren dit soort dienstverleners belangrijk. In 1777 klaagden Middelburgse herbergiers bij het stadsbestuur over het overnachten van stuurlieden en matrozen buiten herbergen. De directeurs van de MCC keerden zich tegen een verbod daarop, vanwege "de nadeelige gevolgen dewelke daar uijt proflueeren zullen in

¹⁴³ In 1773 meldde zich bijvoorbeeld bootsman Gerrit Lierse, die door de kapitein van de *Geertruida en Christina* bij Elmina in Guinea van boord was gezet wegens wangedrag. Hij vocht dit ontslag aan. MCC 405.2, 'extract uit de rolle van het waterregt der stad Middelburg' (scan 120).

¹⁴⁴ Dirk Schuurman, 'Verhandeling over de oorzaaken en behoedsmiddelen ter voorkominge van de tegenswoordig meerdere sterfte van het volk op onze Oost-Indische schepen', in: *Verhandelingen van het Bataafsch Genootschap der proefondervindelyke wysbegeerte te Rotterdam*, deel III (Rotterdam 1777), 45-86, 60. Volgens Schuurman lag Zeeland "buiten den weg dier vreemdelingen".

¹⁴⁵ NL-MdbZA, MCC 78.3, Adriaan Jacobse aan directeurs, 9 mei 1759 (scan 49).

¹⁴⁶ NL-MdbZA, MCC 67.1, Evert Masson aan directeurs MCC, 13 december 1760 (scan 205).

¹⁴⁷ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 63.

¹⁴⁸ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 115-117. Matthias van Overtveldt, 'In het voetspoor van de West-Indische Compagnie: de Middelburgse Commercie Compagnie en de Zeeuwse arbeidsmarkt voor zeelieden in de achttiende eeuw', in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen* (2008), 47-72, 59.

¹⁴⁹ NL-MdbZA, MCC 156.1, notariële akte 3 november 1768 (scan 15). Een andere veelvoorkomende naam van een Middelburger die bemanningsleden hielp met hun plunje was Moses Marcus Polak.

aanwerven van stuurlieden & matroosen voor dese maatschappij, en verdere reeders in dese stad.”¹⁵⁰ Slaapbazen probeerden op allerlei manieren te profiteren van scheepsvolk. In juli 1780, toen het MCC-schip *Jonge Willem* wachtte op gunstige wind om uit te zeilen, vroegen enkelen van hen de directeuren om een gunst. Ze wilden de door hen aangebrachte zeelieden tijdelijk van boord halen vanwege de Middelburgse kermis. Ongetwijfeld zouden ze hen dan direct geld voorschieten. De directeuren wilden daar echter niets van weten, te meer vanwege de “gevaarlijke tijd van debauche [zedeloosheid] met de kermis”.¹⁵¹ Toch hielden ze slaapbazen wel te vriend, eventueel met premies.¹⁵²

De beschikbaarheid van zeelieden op Walcheren hing mede af van de scheepvaartactiviteit op het eiland. Vooral Middelburgse kantoren hadden ook een uitgebreide vaart op Europese bestemmingen en een bilaterale vaart op West-Indië. Over het algemeen lijkt het erop dat er rond de jaarwisseling en in het midden van de zomer het minste aantal zeelieden beschikbaar was op Walcheren. In de zomer waren veel Walcherse schepen actief in de Europese vaart, voor veel lager geschoolde zeelieden waarschijnlijk een aantrekkelijkere sector dan de slavenhandel. Ook de VOC was een concurrent van slavenhandelaren op het gebied van scheepsvolk. Op een MCC-monstering in januari 1776 kwamen bijvoorbeeld slechts 2 matrozen af.¹⁵³ Kort daarvoor was een groot VOC-schip vertrokken naar Batavia, met aan boord 293 opvarenden.¹⁵⁴ De VOC had in dit geval waarschijnlijk veel geschikt zeevolk voor de neus van de MCC weggekaapt. De concurrentie werkte echter twee kanten op: ook de VOC had soms last van de concurrentie van Walcherse slavenhandelaren bij de werving van zeelieden. Slavenhandelaren betaalden hun matrozen bijvoorbeeld iets meer dan de VOC-bewindhebbers deden.¹⁵⁵

Het gebeurde regelmatig dat er een gebrek aan zeelieden op Walcheren was. Als een monstering op Walcheren te weinig scheepsvolk opleverde, konden slavenhandelaren als alternatief volk huren in Holland. In tijden van grote schaarste aan matrozen verboden Hollandse stadsbesturen dat wel eens, maar de MCC heeft veel

¹⁵⁰ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 2 december 1777 (scan 83).

¹⁵¹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 11 juli 1780 (scan 134).

¹⁵² Ook de waterschout kreeg af en toe een premie toegeschoven, bijvoorbeeld in 1777, “voor het buitengemeen aangewend devoirs in ’t bekomen van volk voor t schip de *Zorg*, in dese omstandigheid van schaarsheid van volk”. NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 21 oktober 1777 (scan 80).

¹⁵³ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 30 januari 1776 (scan 44).

¹⁵⁴ *Dutch Asiatic Shipping*, voyage #4261.1 (*Willem Frederik*, kapitein Frederik Papegaai, vertrok van Rammekens op 16 januari 1776).

¹⁵⁵ Volgens de Rotterdamse chirurgijn Dirk Schuurman kozen slavenhandelaren vaker voor ervaren matrozen dan de VOC, waardoor ze ook bereid waren meer te betalen. Schuurman, ‘Verhandeling over de oorzaaken en behoedsmiddelen’, 60-61.

gebruikgemaakt van de diensten van Hollandse bemiddelaars in scheepsvolk.¹⁵⁶ De directeuren deden dat gedurende de hele tweede helft van de achttiende eeuw, deze praktijk nam niet bijzonder toe of af in de loop der jaren. Soms ging een kapitein in eigen persoon naar Holland om scheepsvolk te werven. Adriaan Jacobse deed dat bijvoorbeeld in 1759, toen hij probeerde in Buiksloot (even ten noorden van Amsterdam) zeelui te vinden. Dat was overigens nog steeds niet eenvoudig: veel slaapbazen daar eisten een hoge premie (f 10 plus 2 à 3 flessen wijn).¹⁵⁷ Hollandse slaapbazen vonden het bovendien weinig aantrekkelijk om scheepsvolk aan Zeeuwse reders te leveren, omdat de afstand veel extra gedoe opleverde met het innen van de schulden die het volk bij deze slaapbazen had opgebouwd.¹⁵⁸

De mensen die uiteindelijk aanmonsterden op Walcherse slavenschepen waren vaak arme drommels. Dat gold bijvoorbeeld voor Heinrich Holman, die als matroos dienst nam op de *Prins Willem de Vijfde* in 1759. Hij overleed tijdens de reis, waarna zijn nabestaanden zijn verdiende gage opeisten bij de directeuren van de MCC. Volgens zijn familie liet hij zijn vrouw en twee dochters “in groote nooddrift” achter in het Duitse Lemwerder.¹⁵⁹ Toch waren er onder de arbeidsmigranten op slavenschepen ook genoeg ervaren ambachtslieden. Een voorbeeld is Peter Petersen uit het zuid-Deense gehucht Varnæs, die zich samen met zijn plaatsgenoot Rasmus Jurriaans op Buiksloot bevond toen Adriaan Jacobse daar aan het werven was. De twee lieten zich overhalen om als opper-, respectievelijk ondertimmerman dienst te doen op de *Prins Willem de Vijfde* naar Loango-Angola. Via het efficiënte Nederlandse beurtvaartsysteem vertrokken ze naar Middelburg. Petersen was vermogend genoeg om enkele bemanningsleden geld uit te lenen (in totaal f 27).¹⁶⁰ De tocht liep voor hem slecht af, want hij overleed na enkele maanden op zee. Een klein jaar later meldden zijn ouders zich in Denemarken bij een notaris met als doel iemand te machtigen om de verdiende maandgelden van hun zoon in Middelburg op te nemen.¹⁶¹

Hoe belangrijk de slavenhandel was voor de Walcherse arbeidsmarkt voor zeelieden is slechts te schatten. In 1762 hadden particuliere handelskantoren in Middelburg 45 zeeschepen in de vaart. Aan de hand van de Zeetijdingen in de *Middelburgse Courant* valt te achterhalen dat 15 tot 20 daarvan op Europese

¹⁵⁶ Zie ook Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 113-114. Een verbod om matrozen te verhuren aan reders van buiten de eigen stad of provincie werd soms door slaapbazen aan de laars gelapt. NL-MdbZA, MCC 67.1, Evert Masson aan directeuren MCC, 27 april 1779 (scan 246).

¹⁵⁷ NL-MdbZA, MCC 78.3, Adriaan Jacobse aan directeuren MCC, 1 mei 1759 (scan 47).

¹⁵⁸ NL-MdbZA, MCC 66.7, brief van Hendrik Edelhoff, 28 december 1756 (scan 3).

¹⁵⁹ NL-MdbZA, MCC 155.1, akte door notaris uit Delmenhorst, 3 november 1760, uit het Duits (scan 321).

¹⁶⁰ NL-MdbZA, MCC 992, monsterrol *Prins Willem de Vijfde* (1759-1760), rekening Pieter Pieterse van Appenrade (scan 7).

¹⁶¹ NL-MdbZA, MCC 155.1, akte door notaris uit Warnitz, 13 september 1760, uit het Duits (scan 305).

bestemmingen voeren. Daarnaast voeren 12 schepen op West-Indië, staan er 10 slavenschepen op de lijst, minstens 1 schip dat werd ingezet in de Afrikaanse retourvaart en 1 Groenlandvaarder. De lijst is mogelijk niet compleet. Brusse schat het aantal particuliere zeeschepen in deze periode op 44 tot 50.¹⁶² Gebaseerd op die aantallen was rond 1762 naar schatting 40 procent tot 45 procent van de zeelieden die vanuit Middelburg op reis waren voor particuliere handelskantoren actief op een slavenschip.¹⁶³ Als de VOC-kolossen bij de schatting worden betrokken, zakt dat aandeel tot rond de 10 procent. Rond 1770 was het aantal Middelburgse slavenreizen toegenomen, terwijl het aantal Europese reizen was gedaald. Het belang van de slavenhandel voor de lokale arbeidsmarkt moet dus zijn toegenomen, waarschijnlijk tot aan de Vierde Engelse Oorlog (1780 – 1784) toe. De Vlissingse scheepvaart is wegens gebrek aan gegevens lastiger te reconstrueren, maar de stad zal in de tweede helft van de achttiende eeuw een vloot van 20 tot 25 zeeschepen hebben gehad, waarvan ongeveer de helft slavenschepen. Waarschijnlijk was zo'n 70 procent tot 75 procent van de zeelieden op Vlissingse schepen actief in de slavenhandel.

Verdiensten

Het salaris van bemanningsleden van slavenschepen was op het eerste gezicht niet buitensporig.¹⁶⁴ Kapiteins die in dienst van de MCC voeren, kregen *f* 60 gage per maand. De stuurlieden ontvingen tussen de *f* 20 en *f* 36 en de diverse onderofficieren tussen de *f* 15 en *f* 30. Opvallend is de relatief hoge gage voor de oppertimmerman (*f* 36), die hetzelfde ontving als de scheepschirurgijn. De hoogte van deze bedragen ontwikkelde zich nauwelijks, hoewel enkele onderofficieren vanaf 1770 aanspraak konden maken op loonsverhoging.¹⁶⁵ Zeker voor de hogere officieren was de maandgage echter niet het interessantste aspect van een slavenreis. Handelskantoren stonden hun bemanningsleden toe om voor eigen rekening wat cargazoengoederen mee te nemen om onderweg te verhandelen. De MCC was wat dat betreft een uitzondering, want de directeurs van deze compagnie stonden het meenemen van cargazoengoederen op slavenreizen alleen op beperkte schaal toe aan onderofficieren en matrozen.¹⁶⁶

¹⁶² Brusse, *Gevallen stad*, 53.

¹⁶³ Bij de schatting is ervan uitgegaan dat voor de Europese vaart zo'n 10 bemanningsleden werden ingezet, voor de retourvaart op West-Indië en West-Afrika 20-25 en voor de slavenhandel 38.

¹⁶⁴ Matrozen op slavenschepen verdienden evenveel als bij de VOC, onderofficieren kregen iets minder gage. Jaap Bruijn, *Zeegang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw* (Zutphen 2016), 113

¹⁶⁵ Unger, 'Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, II', 24-26.

¹⁶⁶ Zie voor een zeldzame uitzondering op deze regel de 'articulen ende ordre' (een soort arbeidsvoorwaarden) van de reis van het schip *Zanggodin* in 1768. NL-MdbZA, MCC 1366.3 (scan 47).

Opferofficiëren kregen in plaats daarvan zogenoemd 'slavengeld' en konden bovendien aanspraak maken op een winstdelingsregeling.

Het slavengeld dat de MCC betaalde aan de opperofficiëren bedroeg voor de kapitein *f* 4 per in West-Indië verkochte slaaf, ongeacht het financiële resultaat van de reis. De opperstuurman en de oppermeester ontvingen *f* 1,20 per verkochte slaaf, de onderstuurman *f* 0,50 en de derde stuurman *f* 0,30. Deze bedragen konden aardig oplopen. Zo ontving kapitein Jan Menkenveld van de *Philadelphia* in 1761 in totaal *f* 872 aan gage voor ruim 14 maanden, maar kreeg hij daarnaast aan slavengeld voor 287 verkochte slaven *f* 1.148.¹⁶⁷ Daarmee was hij overigens de enige hogere officier die meer slavengeld dan salaris ontving. Ook de tweede bonusregeling van de MCC, de recognitie, kon officieren een aardige duit opleveren. Het ging om 12 procent van het eventuele positieve saldo van de reis, verdeeld over de hogere officieren naar rato van de slavengelden. In het geval van de *Philadelphia* bedroeg de winstbasis bijvoorbeeld *f* 13.620, waardoor kapitein Menkenveld aanspraak kon maken op *f* 908.¹⁶⁸ Zijn maandgage bedroeg uiteindelijk nog geen 30 procent van zijn totale verdiensten op deze reis. De directeuren van de MCC hielden bij de berekening van de bonussen rekening met specifieke omstandigheden op de slavenreizen. Zo kreeg Manuel Brand, derde stuurman van de *Haast U Langzaam* in 1774, geen slavengeld, omdat "geduurende zijn wagt 7 vrouwe slaven buiten boord zijn gesprongen, en waar van drij zijn verdronken".¹⁶⁹ Bovendien kregen de opperofficiëren van hetzelfde schip in 1772 – ondanks het positieve slotsaldo op de verkoop van slaven – slechts 10 procent recognitie, "in consideratie van de termijnen waar op de betalinge van dat armazoen moet geschieden".¹⁷⁰

Voor onderofficiëren en matrozen golden deze bonusregelingen bij de MCC niet, maar zij mochten wel cargazoenen meenemen. De maximale waarde daarvan bedroeg tussen de *f* 75 (voor matrozen) tot *f* 400 (voor de oppertimmerman en de bootsman). Bovendien waren er om begrijpelijke redenen restricties verbonden aan de hoeveelheden alcoholische dranken die ze mochten inschepen. Ook was het verboden om in West-Afrika slaven, ivoor, was en peper te kopen van de meegebrachte cargazoengoederen. Bemanningsleden mochten voor eigen rekening alleen kleine hoeveelheden goud en zilveren munten kopen.¹⁷¹ De eerdergenoemde timmerman Peter

¹⁶⁷ NL-MdbZA, MCC 928.3, Betaalde maandgelden voor de *Philadelphia*, 31 juli 1761 (scan 5), *ibid*, berekening slavengelden (scan 26).

¹⁶⁸ *Ibid*, berekening recognitie (scan 20)

¹⁶⁹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 3 mei 1774 (scan 11).

¹⁷⁰ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 23 juni 1772 (scan 243).

¹⁷¹ Zie bijvoorbeeld de 'Articulen ende Ordre' (artikelbrief) voor de bemanning van de *Nieuwe Hoop* (7^e reis), gedateerd 19 juni 1775. NL-MdbZA, MCC 817.1 (scan 14).

Petersen nam in 1759 op de *Prins Willem de Vijfde* een hoeveelheid handelstabak mee aan boord, maar ook pakjes met spiegels, messen en kralen.¹⁷²

Hoe de bonusstructuur bij andere handelskantoren was geregeld is niet in detail bekend. Behalve een gepermitteerd cargazoen kregen kapiteins daar soms het recht om ‘presentslaven’ voor eigen rekening te verkopen.¹⁷³ Het ging daarbij om slaven die door Afrikaanse handelaren werden aangeboden als handelsgeschenk. Duidelijk is in ieder geval dat vooral de hogere officieren goed konden verdienen aan de slavenhandel. Het feit dat sommigen van hen na enkele reizen zelf reder werden of mooie huizen kochten, spreekt in dat opzicht boekdelen. MCC-officier (vanaf 1770 kapitein) Cornelis van Kakom kocht in 1779 bijvoorbeeld een fraai huis op de Middelburgse Korendijk, net als collega-kapitein Robert Goodwill in 1778 had gedaan.¹⁷⁴ Veel bemanningsleden zullen gefraudeerd hebben om zichzelf nog meer te verrijken. Het gebeurde bovendien regelmatig dat Walcherse kooplieden stiekem cargazoengoederen meegaven aan kapiteins van slavenschepen om voor eigen rekening te verhandelen, zonder zelf deel te nemen in slavenschepen.¹⁷⁵ Slavenschepen die in de West-Indische koloniën aankwamen hadden soms tientallen Afrikanen aan boord die zonder toestemming en medeweten van de reders ingekocht waren in West-Afrika.¹⁷⁶ Hoe vaak dergelijke fraude precies voorkwam is niet na te gaan, maar wijdverspreid moet het zeker zijn geweest. De eerdergenoemde Jan Menkenveld nam in ieder geval geen genoegen met zijn salariëring en rianten bonussen. Hij werd in 1766 ontslagen toen na een slavenreis bleek dat hij op grote schaal voor eigen rekening handel gedreven had.¹⁷⁷

¹⁷² NL-MdbZA, MCC 991, soldijboek *Prins Willem de Vijfde* (1759-1760), saldo Pieter Pieterse van Appenrade (scan 9)

¹⁷³ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 4 maart 1766 (scan 111).

¹⁷⁴ Petra van den Hende, *Cornelis van Kakom, slaafhaalter. Een biografische benadering van de slavenhandel van de Middeburgse Commerce Compagnie, 1764-1790* (doctoraalscriptie Universiteit Leiden 2005), 33.

¹⁷⁵ Pro Memorie over het verval en vermindering van den slaaven-handel (...), bijlage bij gedrukte *Missive van de Vergadering van Thienen aan Haar Hoog Mogende, in dato 19 October 1786*, 45.

¹⁷⁶ *Brieven over het bestuur*, IV, elfde brief van Aristodemus, 149-162. Volgens Aristodemus speelden de officieren op slavenschepen vaak onder één hoedje om hun reders op te lichten.

¹⁷⁷ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 18 maart 1766 en volgende vergaderingen (scan 112). Menkenveld kreeg uiteindelijk ook een boete van f 6.000. De directeurs waren extra streng, omdat zich tijdens deze slavenreis veel misstanden hadden voorgedaan aan boord. Zo was er tussendecks zelden schoongemaakt en had de opperstuurman de vrouwelijke slaven misbruikt. Zie NL-MdbZA, MCC 509.1, onder meer een zeer interessant verhoor van enkele bemanningsleden vanaf scan 221. Zie ook een onthullende brief van scheepsdokter Petrus Couperus, die uit de doeken deed wat men “in geen journaal heeft durven plaatsen” (vanaf scan 214). Ook de officieren van de *Philadelphia* werden opvallend hard aangepakt wegens privéhandel nadat het schip verongelukt was na een retourreis op West-Afrika in 1765-1767. NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 10 november 1767 (scan 146), 24 november 1767 (scan 148).

4.5 Conclusie

Het *reglement op de vrije vaart op Afrika* uit 1730 miste zijn uitwerking niet. De Walcherse economie profiteerde van de regel dat slavenhandelaren Nederlandse schepen moesten gebruiken die ze moesten uitreden in Nederlandse havens. Het bouwen en onderhouden van slavenschepen was een belangrijke activiteit voor lokale scheepswerven en hun toeleveranciers. Meer dan de helft van alle in Middelburg gebouwde zeeschepen tussen 1750 en 1794 maakte tenminste één slavenreis. Dat percentage zal in Vlissingen niet lager gelegen hebben. Ook het bevoorraden van slavenschepen was een belangrijke economische activiteit, mede doordat slavenhandelaren een groot deel van de victualie voor bemanning en slaven op Walcheren inkochten. Daarvan profiteerden onder anderen bakkers, beenhouwers, vetweiderijen en boeren. Voor dienstverleners als verzekeraars leverde de slavenhandel inkomen op en bovendien trok deze sector zeelieden aan. Ruim 40 procent van de zeelieden op Middelburgse schepen rond 1762 was actief op een slavenschepen, hetzelfde gold voor ruim 70 procent van de zeelieden op Vlissingse schepen.

Naast de activiteiten van de geöctrooïeerde VOC waren particuliere slavenhandelaren de belangrijkste klanten van veel Zeeuwse toeleveranciers voor de scheepvaartsector in de tweede helft van de achttiende eeuw. Slavenschepen hadden door hun relatief grote bemanningen, de grote aantallen mensen die ze vervoerden en hun lange reizen veel hogere equipagekosten dan de meeste particuliere schepen op andere routes. Dat maakte de slavenhandel extra belangrijk in Middelburg en Vlissingen, steden waarin zoveel scheepvaart onder druk stond door Hollandse concurrentie. Behalve de hoge kosten voor uitredingen – die grotendeels in de lokale economie terechtkwamen – moesten slavenhandelaren bovendien veel geld uitgeven aan een tweede categorie kosten: het handelscargazoën. Daarover gaat het volgende hoofdstuk.