



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

6. De Walcherse hoofdnegotie

David Henri Gallandat (1732-1782) was een voorstander en verdediger van de slavenhandel. In mei 1757 vertrok hij als jonge scheepschirurgijn in dienst van het kantoor van Adriaan Kroef op de *Prins Willem* naar Guinea.¹ Eén van zijn taken was het verrichten van een korte medische keuring van de mensen die de kapitein van het Vlissingse schip wilde aankopen in West-Afrika. In een latere handleiding voor slavenhandelaren gaf Gallandat zijn ideeën over een dergelijke keuring. Hij bestudeerde het hele lichaam van een aangeboden Afrikaan nauwkeurig en betaste het om gebreken te ontdekken. Ook liet hij een potentiële aankoop een stukje lopen, springen en met de armen zwaaien. Volgens de van oorsprong Zwitserse arts waren sommige collega's te terughoudend om een grondig lichamelijk onderzoek te verrichten, "t welk hy op een chirurgyns-winkel of in een hospitaal niet heeft kunnen leeren". Aan het psychologische effect van het vernederende onderzoek op zijn subjecten besteedde hij geen aandacht.

In het voorjaar en de zomer van 1758 deed de *Prins Willem* achtereenvolgens Suriname en Sint Eustatius aan, waar kapitein Michiel Pieter Bovel 330 Afrikanen als slaaf verkocht. De reis terug naar Vlissingen verliep rampzalig. Eerst werd het schip aangehouden door een Engelse kaper, daarna kwam het in een heftige storm terecht. Door de ruige zee sloeg het geschut overboord en raakte de *Prins Willem* zwaar beschadigd. De opperstuurman viel overboord en verdronk. Een matroos tuimelde door het stormgeweld ook in zee, maar werd door een golf terug het dek op gesmeten. Toen het gehavende schip als door een wonder de haven van Vlissingen bereikte, zette de Zwitserse arts direct een punt achter zijn carrière op zee.²

Gallandat bleef in Vlissingen wonen en hij vond de slavenhandel van groot belang voor de lokale economie. "Onder alle de zeesteden van ons Nederland, is 'er gene waar

¹ *Verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen (VZGW)*, IX (1782), xix-xxii. Volgens de Vlissingse burgemeester Winckelman voer Gallandat in mei 1757 uit op een slavenschip met als kapitein Michiel Pieter Bovel. Dat moet dus gaan om de *Prins Willem*, zie TSTD voyage #10954. Volgens de TSTD is de reder niet bekend, maar uit een advertentie in de *Middelburgsche Courant* blijkt dat het ging om Adriaan Kroef. *Middelburgsche Courant*, 9 november 1758. Dat Gallandat op een eerdere retourreis ook op de *Prins Willem* voer blijkt uit een bijdrage van zijn hand aan de *Verhandelingen uitgegeeven door de Hollandsche Maatschappye der Wetenschappen te Haarlem*, VI-2 (1762), 679. De bijdrage is getiteld 'Aanmerkingen over de genezing van eenige langduurige kwaalen, door eene onbekende heilkundige operatie, by sommige Guineesche negers in gebruik'.

² Zie voor een verslag van de storm *VGZW IX*, xxii-xxiii en *Middelburgsche Courant*, 28 december 1758. Dat de storm een onuitwisbare indruk achterliet op Gallandat blijkt uit de *Verhandelingen*, waarin Winckelman optekende dat Gallandat in zijn huis een aftekening bewaarde van het schip "in diens ontredderden staat".

van de kooplieden zig meer daar op toeleggen om schepen ten slavenhandel uit te rusten dan te Vlissingen, en 't is zeker dat zij daar van 't meeste voordeel geniet," schreef hij tien jaar na zijn laatste slavenreis.³ Volgens Gallandat pleitte het grote economische voordeel de slavenhandel op voorhand vrij van morele "onwettigheid".⁴ Hoe groot was het economische voordeel van de slavenhandel voor Vlissingen, maar ook voor Middelburg? In dit hoofdstuk komen eerst de slavenhandelaren zelf aan het woord, daarna zal ik een poging wagen het belang van de slavenhandel kwantitatief te onderbouwen.

6.1 Het belang van de slavenhandel volgens de slavenhandelaren

Middelburg en Vlissingen waren typische handelssteden, met een haven als kloppend hart. De Middelburgse Wisselbank faciliteerde de handel en zowel de WIC als de VOC hadden een Kamer op Walcheren. Vooral de VOC was in de achttiende eeuw een factor van betekenis op het eiland. Daarnaast hielden ongeveer dertig tot veertig particuliere handelskantoren zich bezig met de zeehandel, waaronder de driehoekshandel op West-Afrika en West-Indië. Een deel van de overzeese handel van Walcheren werd kunstmatig in stand gehouden door stedelijke en gewestelijke overheden. De slavenhandel was daarentegen een handelstak die ook zonder institutionele bevoordeling floreerde, hoewel slavenhandelaren regelmatig politieke steun zochten voor de in hun ogen onmisbare handel in Afrikanen.

Politiek beleid en de Zeeuwse zeehandel

Nederland was in de vroegmoderne tijd een federale republiek, bestaande uit een alliantie van soevereine gewesten. De politieke besluitvorming was in hoge mate gedecentraliseerd. De Statenvergadering van ieder afzonderlijk gewest oefende de soevereiniteit in het eigen gebied uit. Deze gewestelijke Staten bestonden uit afvaardigingen van de steden en de adel. In Zeeland domineerden de steden het politieke besluitvormingsproces.⁵ De gedecentraliseerde aard van de Nederlandse politiek klonk door in veel andere instituties, zoals de marine (die uit vijf afzonderlijke Admiraliteiten bestond) en de geoctrooieerde compagnieën. Tussen de verschillende gewesten en zelfs tussen verschillende steden ontstond regelmatig animositeit. Toen Amsterdamse

³ Gallandat, 'Noodige onderrichtingen', 426-427.

⁴ Ibid, 423. Gallandats handleiding voor chirurgijns in de slavenhandel, de *Noodige Onderrichtingen voor de slaafhandelaren*, valt dan ook te beschouwen als een bijdrage om de slavenhandel nog succesvoller en winstgeverder te maken om zo de economie van Vlissingen te versterken. Ibid, 428.

⁵ Het buitenlandse beleid, defensie en koloniale zaken van Nederland als geheel was een zaak van de Staten-Generaal, waar zeven van de acht gewesten een afvaardiging naartoe stuurden.

kooplieden in de nog jonge republiek van 1599 een expeditie naar Oost-Indië stuurden, kreeg de bewindhebber van hun vloot de waarschuwing mee dat op zee “de Zeeuwen ons werck viant syn, en dat sy derhalve niet ligtelyk en vertrouwt werden”.⁶ Dat particularisme was in de achttiende eeuw niet verdwenen. Zeeuwse regenten zagen achter allerlei economische ontwikkelingen een Hollandse poging om de handel richting Holland te “diverteren”. De angst voor Hollands economisch overwicht was niet ongegrond, mede doordat deze grotere provincie het leeuwendeel van het federale budget betaalde. Bovendien trok Holland, met Amsterdam voorop, in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw veel economische activiteit naar zich toe. De economisch historicus Johan de Vries noemde dit verschijnsel “interne contractie”.⁷

De Staten van Zeeland en Zeeuwse instituties kwamen actief op voor het provinciale belang, ook voor het belang van de handel. De protectie leidde ertoe dat een deel van de Zeeuwse handel in feite kunstmatig was. Eén van de maatregelen die Nederland mede op Zeeuwse voorspraak gedurende vrijwel de hele achttiende eeuw in stand hield, was de blokkade van de Schelde voor scheepvaartverkeer richting Vlaanderen. Deze blokkade stamde uit de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) en bevoordeelde de Zeeuwse economie. De Schelde was niet hermetisch afgesloten, maar de blokkade zorgde ervoor dat de Antwerpse haven niet om de diensten van Walcherse kooplieden heen kon. Ook een deel van de VOC-handel op Walcheren was feitelijk kunstmatig. Volgens het octrooi van deze in 1602 opgerichte Compagnie had de Kamer Zeeland recht op een kwart van alle handelsactiviteiten. In het begin van de zeventiende eeuw was dat wellicht een reële afspiegeling geweest van het commerciële belang van Zeeland ten opzichte van de overige gewesten. Toen Walcheren in de achttiende eeuw echter steeds meer in de periferie van Amsterdam kwam te liggen, bleef het Zeeuwse aandeel in de VOC-handelsactiviteiten gehandhaafd op 25 procent.⁸ Zeker met de schaalvergroting van de activiteiten van de VOC in de jaren tussen 1680 en 1720 werd deze Compagnie steeds belangrijker voor de Walcherse economie. De West-Indische handel was op een andere leest geschoeid en het WIC-monopolie was al in de zeventiende eeuw uitgehold. De Staten van Zeeland wisten wel tot het eind van de achttiende eeuw een voorkeurspositie voor Zeeuwse kooplieden te behouden in de kolonie Essequibo/Demerara, dat tot 1770 zelfs een exclusief Zeeuwse kolonie bleef.

⁶ Geciteerd in: O. van Rees, *Geschiedenis der staathuishoudkunde in Nederland tot het einde van de achttiende eeuw* (Utrecht 1868), 10.

⁷ De Vries, *Economische achteruitgang*, 38-45.

⁸ Voor een bespreking van de plek van Zeeland als perifeer gebied, zie Paul Brusse, ‘Periferie of centrum of iets daartussenin. De positie van de Zeeuwse zeehavens en handel in de Lage Landen vanaf de late Middeleeuwen’, in: *Zeeland en de wijde wereld* (Middelburg 2012), 11-25.

In de achttiende eeuw was de institutionele bevoordeling van de Zeeuwse zeehandel belangrijk. Na de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) meende de vrouw van een Zeeuwse regent zelfs dat “er niets voordeeliger gaet als de Oost-Indische Compagnie, sonder dat soud de negotie ook weinig in dese stadt [Middelburg] sijn”.⁹ Maar ook de overige handelsactiviteiten groeiden in de loop van de achttiende eeuw. Na 1750 was de slavenhandel één van de handelstakken die zonder bijzondere institutionele bevoordeling de concurrentie met Hollandse initiatieven aankon. Vooral door deze handelstak konden Zeeuwen profiteren van de groeiende commerciële activiteit in het Atlantisch gebied. Het is veelzeggend dat een slavenschip dat in 1770 uitvoer voor het Vlissingse kantoor Snouck Hurgronje & Louijssen de naam *Vlissingse Hoofdnegotie* meekreeg.¹⁰ Ook bij verschillende pogingen om steun te krijgen van stedelijke, gewestelijke en nationale overheden wezen slavenhandelaren veelvuldig op het economische belang van de slavenhandel voor Vlissingen en Middelburg.

“Seer advantageus voor dese stadt en provintie”

Door het indienen van rekestten konden burgers in de Nederlandse republiek politieke aandacht vragen voor kwesties die in hun ogen belangrijk waren. Kooplieden zetten dit lobbymiddel veelvuldig in om overheidssteun te verwerven voor hun commerciële zaken, die zij dan bij voorkeur koppelden aan het algemeen belang. In de jaren twintig van de achttiende eeuw schreven Vlissingse kooplieden bijvoorbeeld een rekest aan het stadsbestuur, waarin zij pleitten voor stedelijke ondersteuning van hun strijd voor opheffing van het WIC-monopolie. De Compagnie was volgens de rekestranten een vervallen institutie, onmachtig om succesvol handel te drijven op West-Afrika. Openstelling van de West-Afrikaanse kust zou daarentegen een stroom van particulier kapitaal activeren en de resulterende handelsreizen zouden “seer advantageus sijn voor dese stadt en provintie”.¹¹ Als bron voor de vroegmoderne economische geschiedenis zijn rekestten problematisch. De opstellers vertegenwoordigden deelbelangen en schroomden niet om hun pleidooi kracht bij te zetten met overdrijvingen. Gebrek aan overheidssteun zou volgens veel vroegmoderne rekestten leiden tot de totale ondergang van hele stedelijke economieën. Lex Heerma van Voss kwalificeert de inhoud van

⁹ Geciteerd in: Victor Enthoven, ‘Tussen hoop en vrees: de Schotse stapel in Veere anno 1772’, in: *Zeeland* 7/2 (1998), 41-51, 43.

¹⁰ TSTD, voyages database #11101.

¹¹ NL-HaNA, VWIS 904, ‘Request der coopluyden aan de Ed: Achtb: Heeren, Borgermeesters en Regeerders der stad Vlissingen’, ongedateerd (scan 7). Getekend door G.v.D. en S.v.D. “uyt naam van de meeste coopluyden van Vlissingen”. S.v.D. is zeer waarschijnlijk Splinter van Doorn.

rekesten dan ook als een vorm van fictie.¹² Tegelijk bevatten ze wel een kern van waarheid en geven ze een blik op de ideeën van de kooplieden over het belang van hun handelstak.

Enkele kwesties leidden in de tweede helft van de achttiende eeuw tot een stroom van rekesten van Walcherse slavenhandelaren. Eén daarvan is de staat van de particuliere handel op West-Afrika (waaronder de slavenhandel) rond het jaar 1750. In de eerste twintig jaar na de ontmanteling van het WIC-monopolie tussen 1730 en 1734 vielen de financiële resultaten van deze handel tegen. Volgens de Walcherse handelaren zelf verloren investeerders op iedere reis gemiddeld 10 procent (“enige extraordinaire reys en gevallen uitgezondert”).¹³ De MCC deelde in de malaise en de dertien slavenreizen die deze compagnie tussen 1732 en 1748 uitreedde kostten in totaal meer dan ze opleverden.¹⁴ Een belangrijke oorzaak was internationale concurrentie, maar ook het lastgeld dat particuliere reders aan de WIC moesten betalen was veel Zeeuwse kooplieden een doorn in het oog. De hoogte van dat lastgeld was gebaseerd op de grootte van het schip en bedroeg doorgaans enkele duizenden guldens, een fors bedrag voor een handelstak met kleine winstmarges. Een groep Vlissingse kooplieden deputeerde hun collega Jan Guépin om op het hoogste politieke niveau beklag te doen over de “deplorabele negotie op de Kust [van Afrika], en wel in sonderheyt die der slaven”.¹⁵ MCC-directeur Casparus Ribaut sloot zich bij hem aan en samen reisden ze af naar Den Haag om afschaffing van het lastgeld te bepleiten.¹⁶

De audiëntie van Guépin en Ribaut bij stadhouder Willem IV is in hoofdstuk 1 kort ter sprake gekomen. Beide heren hadden een schriftelijk rekest meegenomen voor de Prins van Oranje. Volgens de rekestranten waren de fiscale lasten voor Nederlandse slavenhandelaren onevenredig hoog in vergelijking met Engelse en Franse concurrenten. De voortdurende verliezen zouden leiden tot het einde van de slavenhandel in Vlissingen en Middelburg en daarmee tot “de totale ruïne van veele

¹² Lex Heerma van Voss, ‘Introduction’, in: Lex Heerma van Voss (red.), *Petitions in Social History* (Cambridge 2002), 9.

¹³ *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760. Een kopie van de memorie is opgenomen in NL-HaNA, VWIS 10 (citaat op scan 3).

¹⁴ Bijlage B. Het gemiddelde resultaat van deze reizen was -3,48 procent, het getotaliseerde resultaat was een verliespost van f 33.616. Zie ook Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 91-93.

¹⁵ NL-MdbZA, MCC 19, vergadering 30 mei 1750 (scan 172).

¹⁶ Enkele Middelburgse kooplieden (Isaac Parker, Andries van der Poest, Jan de Munck en Jeremias van Nederveen) hielden zich bewust afzijdig van het initiatief, omdat ze vreesden dat afschaffing van lastgeld niet realistisch was. De financiële staat van de WIC liet dat niet toe en de ondergang van die Compagnie zou alleen nadelig zijn voor de slavenhandel. Zie NL-MdbZA, MCC 1569, brief 2 juni 1750 (vanaf scan 8).

hunner arme werk- en ambagtsluyden, [en] van winkeliers”.¹⁷ Tijdens hun audiëntie in Paleis Huis ten Bosch lichtten Guépin en Ribaut het rekest mondeling toe.¹⁸ Ze benadrukten vooral het belang van de West-Afrikaanse handel voor Vlissingen, de stad “die geen andere commercie had”. Het verval van die handel zou ertoe leiden dat “alle ingezetenen & winkeliers zonder nering off kostwinning zouden blijven”. De MCC had volgens Ribaut ook “geen ander uytzigt van negotie meer overig [...] als op de Kust van Africa”.

Guépin en Ribaut vonden bij de stadhouder een gewillig oor. De Prins van Oranje bleek vooral gevoelig voor de economische toestand van Vlissingen, omdat hij eveneens Markies van Vlissingen was. Willem IV raadde zijn Walcherse bezoekers aan een rekest in te dienen bij de Staten-Generaal, waaraan hij zijn persoonlijke steun toezegde. Ribaut tekende woordelijk op wat de Prins zei over de Afrikaanse handel van Vlissingen:

Ik begrijp ook levendig (ging zijn Doorl: Hoogheyt voort, sig tot mijnen mede gedeputeerden d’Heer Guepin keerende) dat Vlissingen dien tak van negotie, d’eenigste die die stad heeft, niet kan missen: de particuliere relatie die ik tot deselve stad, als heer heb, doet mij ook meer dan gemeen interest in haar welwesen nemen, daar soo burgerij en koopluijden op konden vast gaan, ik sal altoos alles doen wat in mijn vermogen is, om die aan te queeken (...)¹⁹

Het rekest dat Guépin en Ribaut vervolgens indienden bij de Staten-Generaal bevatte dezelfde waarschuwing over de “totale ruïne” van de Vlissingse en Middelburgse middenstand.²⁰ De WIC wilde aanvankelijk geen millimeter toegeven, maar stadhouder Willem IV zette zich inderdaad in voor deze zaak. Een jaar na de audiëntie bezocht hij Vlissingen, waar het stadsbestuur hem officieel inhuldigde als erfheer. In zijn gevolg bevond zich de Hollandse koopman Thomas Hope, de representant van de stadhouder bij de WIC. Hope kreeg de opdracht om met de Vlissingse kooplieden en de MCC in onderhandeling te treden. De uitkomst van de onderhandelingen was dat het lastgeld bleef bestaan, maar dat reders voortaan slechts een derde deel ervan bij vertrek hoefden te betalen. De rest mochten zij bij thuiskomst van het schip voldoen.²¹ Voor de Zeeuwen

¹⁷ NL-MdbZA, MCC 1569, rekest “Aan zijne doorlugtigste hoogheyt, den heere Prince van Orange en Nassouw, erfstadhouder, kapiteijn generaal en admiraal der Vereenigde Nederlanden” (scan 16).

¹⁸ Van de audiëntie en het vervolg erop zijn twee verslagen bewaard gebleven, één van Casparus Ribaut (NL-MdbZA, MCC 19, vergadering 16 juni 1750, verslag Casparus Ribaut (vanaf scan 176) en één van Jan Guépin (NL-HaNA, 1.01.50 (Stadhouderlijke secretarie), inv. nr. 1251, ongedateerde memorie Jan Guépin). De volgende citaten zijn uit het verslag van Ribaut.

¹⁹ NL-MdbZA, MCC 19, vergadering 16 juni 1750, verslag Casparus Ribaut (scan 179).

²⁰ Zie voor een kopie van dat rekest NL-MdbZA, MCC 1569, “Aan de Hoog Mogende Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden” (vanaf scan 20).

²¹ Over de onderhandeling en de uitkomst, zie NL-HaNA, Stadhouderlijke secretarie 1251, memorie Jan Guépin.

was deze uitkomst teleurstellend en bovendien overleed Willem IV in het najaar van 1751 waardoor het nog geruime tijd duurde voordat de nieuwe betaalwijze daadwerkelijk van kracht werd.²² Pas nadat de internationale concurrentie verminderde als gevolg van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) verbeterden de financiële resultaten van de Walcherse slavenhandelaren.²³

Zeeuwse lobbyisten haalden het economische belang van de slavenhandel vaker aan om hun verzoeken kracht bij te zetten. Een tweede kwestie die veel pennen beroerde was het vraagstuk rond de handel op Essequibo/Demerara. Sinds de zeventiende eeuw was die kolonie exclusief Zeeuws en vanuit Nederland alleen toegankelijk voor Zeeuwse schepen. Vanaf 1750 zwol de kritiek op die beperking aan, vooral onder Amsterdamse kooplieden. Eind jaren zestig van de achttiende eeuw kwam de discussie in een stroomversnelling en werd het waarschijnlijker dat de Zeeuwen hun voorrechten zouden verliezen. In mei 1768 dienden 68 Hollandse kooplieden – onder wie enkele zeer voorname Amsterdammers – een rekest in bij de Staten-Generaal om de kolonie Essequibo/Demerara onvoorwaardelijk open te stellen, wat volgens hen zeer gunstig zou uitpakken voor de Nederlandse economie.²⁴ Ook vanuit de kolonie zelf kwam forse kritiek op het Zeeuwse monopolie. Vanuit Walcheren kwamen diverse reacties. In maart 1770 stuurden “verscheide commercieerende ingezeetenen der steeden Middelburg en Vlissingen” een rekest over de kwestie naar de Staten-Generaal. In hun rekest stonden zij onder andere stil bij de nadelige gevolgen van de opheffing van het Zeeuwse monopolie voor de lokale slavenhandel. Dat Suriname in deze periode eigenlijk belangrijker was voor Zeeuwse slavenhandelaren lieten zij ongenoemd. De Zeeuwse rekestranten zagen in de strijd rond de openstelling van Essequibo/Demerara een kwaadaardige Hollandse poging om de economie van Zeeland de das om te doen. In hun woorden was

het krenken (...) der Zeeuwschen slaaven-handel, het regte middel (...), om de provincie voor altijd de hart-ader af te steeken, en de voornaamste, ja de eenigste tak van behoud der beide

²² Dat de Zeeuwen teleurgesteld waren blijkt ook uit de *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America*, NL-HaNA, VWIS 10 (scan 3). Na de dood van Willem IV verzochten Ribaut en Guépin steun bij de regent, prinses Anna. Op 15 juni 1752 bekrachtigden de Staten-Generaal de nieuwe betaalwijze (na herhaald verzoek van Walcherse kooplieden). NL-HaNA, Staten-Generaal 3807, resoluties 15 juni 1752. Deze regeling werd in 1754 definitief, ibid 3809, resoluties 15 februari 1754.

²³ Zie § 3.2. Jan Guépin, die naast de koophandel ook dichtte, profiteerde er weinig van. De auteur van een gedenkschrift voor Guépin noteerde: “(...) zoo gelukkig onze dichter was in het streelen zijner lier, zoo ongelukkig was hij in den koophandel. Oorlog, kwade trouw zijner correspondenten, toevallen van allerlei aard, deden vele zijner ondernemingen mislukken, zoo dat eindelijk de zon van zijn geluk treurig is ondergegaan!” *Hulde aan de nagedachtenis van wijlen Jan Guepin, weleer schepen en raad der stad Vlissingen, en aldaar overleden in den jare 1766* (1766).

²⁴ Zie voor een kopie NL-HaNA, Staten-Generaal 7886, rekest 6 mei 1768.

steeden Middelburg en Vlissingen, ja voor de geheele provincie Zeeland, beneevens alle de daar aan geënclaveerde traficquen en handwerken, totaal te ruïneeren (...) ²⁵

Het opvoeren van de slavenhandel als “eenigste tak van behoud” sorteerde geen effect, want in 1770 stelden de Staten-Generaal Essequibo/Demerara open voor alle ingezetenen van Nederland. De opmerking was ongetwijfeld overdreven, maar niet uit de lucht gegrepen. De slavenhandel was in de loop van de achttiende eeuw steeds belangrijker geworden voor de Zeeuwse economie, wat ook blijkt uit een geval waarin rekestten leidden tot politieke actie van het Middelburgse stadsbestuur.

De redding van de MCC

Sinds de jaren vijftig van de achttiende eeuw hield de MCC zich alleen nog bezig met de handel op West-Afrika en na 1768 zelfs alleen nog maar met de slavenhandel. De compagnie leed dan ook zeer onder het verval van deze handelstak door de kredietcrises van de jaren zeventig en het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784).²⁶ Vanwege de oorlogsomstandigheden en het staken van de handel kwam de compagnie in 1781 in acute liquiditeitsproblemen. In totaal hadden de directeuren voor meer dan f 300.000 geleend van diverse particuliere geldschieters, wat vergeleken met de jaarlijkse omzet van enkele tonnen niet onverantwoord was. Door de oorlog was er echter een eind gekomen aan “alle roulement van penningen” en dreigde plotseling een faillissement.²⁷ In de zomer van 1781 verzochten de directeuren het Middelburgse stadsbestuur om financiële steun. Ze gaven in hun rekest uiteraard hoog op van de economische betekenis van de compagnie voor de lokale economie. De MCC had al 61 jaar gefunctioneerd in Middelburg

tot aanmerkelijk voordeel, zo voor dese provintie in 't gemeen, als bijzonder voor dese stad en desselvs inwoonderen in haare fabriquen, trafiquen, neringen, ambagts- en arbeids-volk, die door de continueele equipages van schepen en het retourneeren derselve met hunne ladingen binnen dese stad, een aanmerkelijk vertier verkrijgen en in 't werk gehouden worden (...) ²⁸

²⁵ NL-HaNA, VWIS 1222, rekest van “verscheide commercieerende ingezetenen der steeden Middelburg en Vlissingen”, (scan 63).

²⁶ Zie § 3.3.

²⁷ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 24 april 1781 (scan 149). Zie ook figuur 3-1.

²⁸ NL-MdbZA, MCC 108, rekest aan “de Edele Achtebare Heeren Burgemeesters, Schepenen en Raaden der stad Middelburg” (vanaf scan 33). De directeuren gaven aan dat de solvabiliteit van de MCC uitstekend was, slechts de liquiditeit was door de oorlogsomstandigheden dramatisch.

Het stadsbestuur reageerde terughoudend op het rekest, maar de directeuren wisten de compagnie staande te houden door afzonderlijke afspraken te maken met crediteuren.²⁹ In 1783 was de vrede nabij, maar voor de MCC was het uitreden van nieuwe slavenschepen onmogelijk. De compagnie ontbeerde daarvoor de benodigde liquide middelen en nieuwe particuliere geldschieters waren nauwelijks te vinden. Opnieuw richtten de directeuren een rekest aan het stadsbestuur, met daarin de boodschap dat de ondergang van de compagnie door liquiditeitsproblemen een “aanmerkelijk nadeel” voor stad en provincie zou opleveren.³⁰ Ditmaal reageerde het stadsbestuur positief en was het bereid om de compagnie via de plaatselijke Wisselbank maximaal f 100.000 te lenen voor een periode van 3 jaar en tegen 3 procent rente.³¹ Dankzij deze directe overheidssteun kon de MCC nog in hetzelfde jaar twee slavenschepen uitreden.

De slavenhandel van de MCC bleef ook na de oorlog in zwaar weer verkeren. Ondanks hoge verwachtingen was de kleinschalige herstart van de MCC-slavenhandel financieel gezien geen succes. De directeuren konden het stadsbestuur dan ook niet op tijd terugbetalen.³² Toen in 1790 twee slavenschepen met grote verliezen thuiskwamen, kreeg de compagnie opnieuw liquiditeitsproblemen. Wederom klopten de directeuren bij de magistraat aan voor steun om slavenschepen uit te kunnen reden. Van een nieuwe lening – terwijl de vorige nog niet was terugbetaald – kon in 1790 geen sprake zijn, daarom verzochten de directeuren ditmaal om de stad Middelburg garant te laten staan voor leningen van particuliere geldschieters. In hun rekest gaven zij hoog op van de commerciële potentie van de slavenhandel: door alle eerdere oorlogvoering was een groot gebrek aan arbeidskrachten ontstaan in de West-Indische koloniën. Bovendien wezen de directeuren er opnieuw op dat aanhoudende liquiditeitsproblemen zouden leiden “tot ruïne van de compagnie in het bijzonder en tot merklijk nadeel van Middelburgs ingezeeten in het generaal”.³³ Het stadsbestuur willigde wederom het verzoek in, “uit overtuiging van het intrest dat de stad, en derzelver ingezeetene bij het behouden van alle diergelijke corpora in t algemeen is hebbende”.³⁴ Burgemeesters en schepenen moesten de garantstelling diverse malen vernieuwen. In 1791 verzochten de

²⁹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 27 november 1781 (scan 159).

³⁰ NL-MdbZA, MCC 108, rekest aan “de Edele Achtebare Heeren Burgem.; S: S: en Raaden der stad Middelburg in Zeeland” (vanaf scan 63)

³¹ NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 13 mei 1783 (scan 176). Ibid, MCC 1637, journaalpost 27 mei 1783 (scan 221) en MCC 1699, grootboekrekening ‘De stad Middelburg’ (scan 191). Gerrit Adriaan Fokker, *De Lombard en de Bank van Leening te Middelburg* (Middelburg 1872), 58.

³² Zie NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 24 april 1786 (scan 210) en 7 juli 1789 (scan 268). Uiteindelijk leende het stadsbestuur in totaal f 84.000 uit aan de MCC.

³³ NL-MdbZA MCC 22, vergadering 13 juli 1790 (scan 278).

³⁴ Extract uit de resolutien van weth en raad der stad Middelburg, 17 juli 1790, uit NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 20 juli 1790 (scan 279).

MCC-directeuren bijvoorbeeld een eerste verlenging “tot opbeuringe van den zoo zeer vervallen maar voor deese stad zoo voordeeligen slaavenhandel”.³⁵

Het stadsbestuur leed uiteindelijk geen financiële schade door de MCC te ondersteunen. De compagnie loste de eerdere lening in 1792 alsnog af en de crediteuren van de compagnie hebben geen geld geëist in het kader van de depositogarantie.³⁶ Dat de Middelburgse bestuurders bereid waren risico te lopen, geeft aan dat ook zij de slavenhandel belangrijk achtten voor de stad. Deze handelstak beurde echter niet meer op. Zoals altijd bleven de financiële resultaten volatiel, maar de Franse inval in 1794 deed de Walcherse slavenhandel opnieuw stilstaan. Het nieuwe ‘Bataafse’ stadsbestuur was weliswaar bereid de garantstelling in 1795 nog eenmaal te verlengen, maar alleen onder strikte voorwaarden. Eén daarvan was dat de MCC moest bezuinigen, vooral op onnodige voordeeltjes voor de directeuren. Zo moest de compagnie het jacht waarvan de directeuren gebruik maakten verkopen, omdat zo’n jacht “door dese municipaliteit als een staat van luxe, en als zoodanig onnoodig niet alleen, maar onvoeglijk word beschouwd”.³⁷ Vrijheid, gelijkheid en broederschap moesten heersen, hoewel de slachtoffers van de slavenhandel daar voorlopig nog niets van merkten.

6.2 Het belang van de slavenhandel voor de Walcherse scheepvaart

Dat Walcherse slavenhandelaren hun eigen handelstak van onschatbare waarde achtten voor de lokale economie is niet verrassend, zeker niet dat zij dat opschreven in petities met een verzoek om steun. Om het belang van de slavenhandel voor Middelburg en Vlissingen beter te onderbouwen, zijn kwantitatieve gegevens onontbeerlijk. Helaas zijn die schaars voor het vroegmoderne Walcheren. Op basis van diverse bronnen is het wel mogelijk om de zeescheepvaart van het eiland voor diverse jaren in grote lijnen te reconstrueren, om zo het aandeel van de slavenhandel daarin te bepalen.

Slavenschepen en de Walcherse koopvaardijvloot

Zowel Middelburg als Vlissingen beschikte in de tweede helft van de achttiende eeuw over een zeehaven die bezocht werd door Nederlandse en buitenlandse schepen. Walcherse kooplieden dreven actief handel over de hele wereld en veel lokale kantoren hadden een eigen vloot in beheer. Over de grootte van de particuliere Middelburgse vloot is een interessante bron beschikbaar uit 1762; helaas zijn oorsprong en doel van

³⁵ NL-MdbZA MCC 22, vergadering 21 juni 1791 (scan 292).

³⁶ NL-MdbZA, MCC 1700, grootboekrekening ‘De stad Middelburg’ (scan 69) en MCC 1638, journaalpost 30 november 1792 (scan 75).

³⁷ NL-MdbZA, MCC 23, vergadering 4 augustus 1795 (scan 49).

deze bron onduidelijk. Volgens deze “Lijst der zeeschepen hier tot Middelburg thuis behorende” hadden 22 stedelijke kantoren in totaal 45 zeeschepen in de vaart in dat jaar.³⁸ De lijst is geen compleet overzicht van de Middelburgse vloot. Zo staan de schepen van de VOC er niet op vermeld, alleen die van particuliere kantoren. De Zeeuwse Kamer van deze VOC had in deze periode doorgaans zo’n dertig grote zeegaande schepen in haar vloot. Bovendien is het mogelijk dat niet alle particuliere zeeschepen op de lijst staan. Brusse schat de totale vloot van Middelburg inclusief de VOC-schepen op tachtig zeeschepen.³⁹

Volgens de lijst uit 1762 bezat de MCC met zeven schepen de grootste vloot van alle particuliere kantoren in de stad. Andere belangrijke kantoren waren de Juffrouwen Spoor, Pieter de Bruijn en Coppello & Carlebur. Met behulp van deze bron is het mogelijk om te achterhalen op welke regio’s de verschillende handelskantoren voeren. Daarnaast valt te achterhalen hoeveel van de schepen zijn ingezet in de slavenhandel. Het aandeel van slavenschepen in de totale vloot is niet direct een afspiegeling van het commerciële belang van de slavenhandel, maar geeft wel een eerste indicatie. Van de 45 schepen op de lijst, hebben 12 een slavenreis gemaakt. Het gaat naast de 7 schepen van de MCC om 2 van Jeremias van Nederveen, 1 van De Bruijn & De Smit, 1 van Boursse, De Superville (& Smith) en 1 van François Gaaswijk. Een kwart van alle particuliere, Middelburgse zeeschepen op de lijst bestond dus uit slavenschepen. Indirect had de West-Indische slavernij een nog grotere impact op de handelsvloot. Zo voeren de schepen van de Juffrouwen Spoor en die van Pieter de Bruijn in hoofdzaak op Essequibo/Demerara, om daar tropische landbouwproducten op te halen. Het is vrijwel zeker dat zij daarbij ook regelmatig producten vervoerden die als betaling golden voor slaven die door Walcherse slavenhandelaren in Essequibo/Demerara waren aangebracht. De MCC liet regelmatig tropische producten vervoeren op schepen van derden, uiteraard tegen betaling van vrachtgeld.

De grootte van de Vlissingse vloot zeeschepen is lastiger te reconstrueren. Volgens de Vlissingse Jasper Jaspersen Brasser, die in 1754 een *Beschryvinge der stad Vlissinge* schreef, hadden inwoners van de stad halverwege de achttiende eeuw 26 schepen in de vaart. Daaronder waren 8 slavenschepen en 5 schepen die retourreizen maakten naar Guinea. Daarnaast voeren nog 5 schepen naar de West.⁴⁰ Op basis van die cijfers zou de Vlissingse vloot rond 1750 iets meer gericht zijn geweest op de

³⁸ NL-MdbZA, Aanwinsten 1960.17, 367, Lijst der zeeschepen hier tot Middelburg thuis behorende. Vergelijk de opgave van uijtsijnde schepen van Middelburg en Vlissingen’ uit 1730-1731, zie: J.P. van de Voort, *Handel en handelsbetrekkingen met West-Indië. Wording en bedrijf van de Middelburgsche Commercie Compagnie 1720-1780* (ongepubliceerde doctoraalscriptie Nijmegen 1967), 15-16.

³⁹ Brusse, *Gevallen Stad*, 53.

⁴⁰ Jasper Jaspersen Brasser, *Beschryvinge der stad Vlissinge* (uitgave Vlissingen 2018), 697.

slavenhandel dan de Middelburgse vloot tien jaar later. Het is vrijwel zeker dat het aandeel van slavenscheppen binnen de totale Vlissingse vloot in de decennia na 1750 toenam. Stedelijke kooplieden hadden in 1763 waarschijnlijk 28 schepen in de vaart.⁴¹ Uit de TSTD blijkt dat in dezelfde periode ongeveer 14 slavenscheppen met een Vlissingse thuishaven actief waren. In die periode moet de Vlissingse vloot dus voor ongeveer de helft bestaan hebben uit slavenscheppen en daarnaast waren er mogelijk nog schepen die retourreizen naar Guinea maakten. Bovendien was er ook vanuit Vlissingen bilaterale vaart op Essequibo/Demerara.

Walcherse scheepsbewegingen

Walcherse handelskantoren spreidden hun economische netten wijd uit. Vooral Middelburgse kooplieden dreven wereldwijd handel en volgens Paul Brusse was de Zeeuwse hoofdstad dan ook een “havenstad van internationale allure”.⁴² Kooplieden uit Middelburg importeerden onder andere suiker, koffie, thee en specerijen. In de Europese vaart was een belangrijke rol weggelegd voor hout, wijn, zout en textiel. W.S. Unger en J.J. Westendorp Boerma zien in de vroegmoderne tijd een bloeiperiode voor de Middelburgse scheepvaart.⁴³ Ook Ruud Paesie is die mening toegedaan. Volgens hem verloor de stad weliswaar terrein ten opzichte van Hollandse steden, maar tot 1780 viel de schade mee.⁴⁴ Het kleinere Vlissingen was op handelsgebied veel specialistischer dan Middelburg. In de tweede helft van de achttiende eeuw hielden de kantoren in de stad zich voor een groot gedeelte bezig met de handel op West-Afrika en de slavenhandel. Ook de handel op West-Indische koloniën was er relatief belangrijk. Er waren veel minder Vlissingse schepen die op Europese bestemmingen voeren, hoewel de vaart op Engeland niet onbelangrijk was.⁴⁵

Om het belang van de slavenhandel voor de Walcherse scheepvaart te bepalen, is het niet voldoende om alleen te kijken naar het aandeel van slavenscheppen binnen de totale vloot. Het aantal uitredingen dat handelskantoren organiseerden met hun schepen is ook van groot belang. Daarbij geldt dat uitredingen naar verschillende bestemmingen economisch gezien niet gelijkwaardig waren. De uitreding van een VOC-

⁴¹ Brusse, *Gevallen Stad*, 66.

⁴² Brusse, *Gevallen Stad*, 64.

⁴³ W.S. Unger en J.J. Westendorp Boerma, ‘De steden van Zeeland’, in: *Archief. Vroegere en latere mededelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 1954, 1-87, 14. Volgens hen was de vroegmoderne bloeiperiode niet uniek voor Middelburg, maar wel de grote rol van de slavenhandel en kaapvaart binnen deze periode.

⁴⁴ Ruud Paesie, ‘Handel overzee’, in: Jeanine Dekker e.a., *Middelburg. Gezicht van de stad* (Vlissingen 2017), 83-112. Vergelijk De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 474.

⁴⁵ Brusse, *Gevallen Stad*, 65-67.

schip naar Batavia of een slavenschip naar West-Afrika leidde tot meer activiteit dan een kleiner schip naar bijvoorbeeld Nantes. Wel geeft het aandeel van slavenhandelsuitredingen ten opzichte van het totaal aantal uitredingen een indicatie van eventuele ontwikkelingen in het belang van de slavenhandel. Om de Walcherse zeescheepvaart te reconstrueren, zijn betrouwbare seriële gegevens nodig over alle scheepsuitredingen op het eiland. Helaas is het bronnenmateriaal niet volledig. Om fiscale redenen noteerden klerken wel precies hoeveel buitenlandse schepen ieder jaar Middelburg en Vlissingen bezochten. Uit de registers van het zogenoemde ‘ankaragegeld’ blijkt dat ieder jaar ongeveer veertig tot honderd buitenlandse schepen Middelburg aandeden in de tweede helft van de achttiende eeuw. Het ging vooral om schepen uit Engeland, Schotland en de Oostenrijkse Nederlanden. Engelse schepen voeren ook volop op Vlissingen, waar er meestal tussen de tien en vijftig per jaar aankwamen. In de jaren zeventig steeg dat aantal echter, mogelijk vanwege smokkelhandel door Engelse kantoren.⁴⁶

Het aantal uitredingen van Walcherse kantoren is lastiger te reconstrueren. Toch zijn er diverse bronnen beschikbaar die een goede indruk kunnen geven. De eerste zijn de zeetijdingen zoals de *Middelburgsche Courant* deze in iedere editie afdruckte. Deze krant verscheen vanaf 1758 en voor de periode tot 1786 zijn vrijwel alle edities bewaard gebleven. Het gaat echter om een problematische bron. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Rotterdamse zeetijdingen, werden de Walcherse zeetijdingen niet van overheidswege bijgehouden. De uitgever van de *Middelburgsche Courant* verzamelde gegevens over het vertrek en de aankomst van zeeschepen zelf, op basis van vrijwillige meldingen van lokale handelskantoren. Die meldingen waren lang niet altijd tijdig en volledig. In november 1780 schreef de uitgever in zijn krant dat hij “dikwils teleurgesteld” was over de volledigheid van de aangeleverde gegevens. Hij verzocht “alle Comptoirs van Commercie en Navigatie” voortaan sneller en beter melding te doen van hun scheepvaart, ten bate van het algemeen belang.⁴⁷ Dat de zeetijdingenrubriek in de *Middelburgsche Courant* onvolledige informatie bevatte, blijkt ook uit onderzoek van Brusse. Hij vond voor de tweede helft van 1758 enkele schepen die vaker in de stad aankwamen dan dat ze vertrokken.⁴⁸

⁴⁶ Brusse, *Gevallen stad*, 75, 77.

⁴⁷ *Middelburgsche Courant*, 21 november 1780.

⁴⁸ Brusse, *Gevallen stad*, 54. Zie over de (on)betrouwbaarheid van de zeetijdingen uit de *Amsterdamche Courant* George Welling, ‘De zin en onzin van schepen tellen’, *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis*, jaargang 28, 2009, 2-35, vooral vanaf p. 6, ‘Zeetijdingen als bron voor onderzoek’.

Tabel 6-1: Uit Walcheren vertrokken zeeschepen, 1760-1780

	1760		1765		1770		1773		1780	
	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.	Middelb.	Vliss.
Europa	41	5	47	4	21	1	24	2	21	13
West-Indië	4	3	5	0	2	0	5	0	11	1
West-Afrika retour	3	1	2	1	0	0	0	0	0	0
West-Afrika slaven	3	6	3	10	8	12	6	8	5	3
Oost-Indië	5	0	6	0	7	0	6	0	2	0
Onbekend	1	0	2	0	3	0	2	0	0	1

Bron: Middelburgsche Courant (zeetijdingen), Soundtoll Registers Online, lijst schepen die lastgeld Levantsche Handel betaalden, Dutch-Asiatic Shipping, TSTD. Zie lopende tekst voor volledige verwijzingen. Schepen van de Admiraliteit staan hier niet in vermeld. Engelse pakketboten naar Vlissingen staan soms wel in de Middelburgsche Courant, maar zijn hier niet vermeld. Bij de verwerking van de Sonttolregisters is ervan uit gegaan dat schepen met een Walcherse kapitein door een Walchers kantoor zijn uitgereed. Het jaar 1773 is verkozen boven 1775, aangezien de zeetijdingen voor het laatste jaar bijzonder onvolledig zijn. De zeetijdingen voor 1780 vermeldden veel naamloze Engelse schepen. Ik ben ervan uit gegaan dat deze schepen niet door Walcherse kantoren zijn uitgereed.

Ondanks de onvolledigheid, bieden de zeetijdingen wel een doorlopende seriële bron over Walcherse uitredingen tussen 1758 en 1786. Bovendien geven enkele additionele bronnen de mogelijkheid om correcties op de zeetijdingen toe te passen. Om te beginnen zijn alle Walcherse slavenreizen betrouwbaar in kaart gebracht en deze zijn opgenomen in de TSTD.⁴⁹ Ook alle uitredingen van de VOC zijn bekend en gedigitaliseerd.⁵⁰ Walcherse schepen die naar de Oostzee voeren passeerden het Deense Helsingør, waar hun kapiteins de Sonttol moesten voldoen. De administratie daarvan is bewaard gebleven en gedigitaliseerd in het kader van een project van de Universiteit Groningen en Tresoar.⁵¹ Tot slot is er een lijst bewaard gebleven op basis van het (verloren gegane) archief van de directie van de Levantsche Handel te Middelburg, waarop schepen staan vermeld die naar de Middellandse Zee voeren.⁵² De met deze bronnen verrijkte gegevens uit de zeetijdingen geven nog steeds geen volledig beeld van de Walcherse scheepvaart, maar bieden wel een goede indruk van het belang van de verschillende handelstakken. Op basis van de voornoemde bronnen heb ik voor enkele steekjaren overzichten gemaakt van de inkomende en uitgaande scheepvaart van Middelburg en Vlissingen. Om het belang van de slavenhandel te bepalen, zijn de

⁴⁹ De TSTD is te raadplegen via www.slavevoyages.org [bezoekt op 20 november 2017].

⁵⁰ Zie *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries*, te raadplegen via resources.huygens.knaw.nl/das [bezoekt op 3 september 2018].

⁵¹ De Sonttolregisters zijn te raadplegen via www.soundtoll.nl [bezoekt op 20 november 2017].

⁵² J.G. Nanninga, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel, 1590-1826*, deel 4/2 (reeks Rijks Geschiedkundige Publicatiën 120, Den Haag 1966), 1391-1393. Deze lijst is nog onvolledig, omdat sommige Middelburgse handelskantoren het betalen van lastgeld ontdoken. Paesie, 'Handel overzee', 90. Vergelijk Zeeuwse Bibliotheek, Handschrift 3990, *Nota en opstellen over de Levantschen handel te Middelburg*.

uitredingen het belangrijkste. Een samenvatting van de uitgaande zeevaart van Walcheren in de gekozen steekjaren is te vinden in tabel 6-1.

Belang van de Europese vaart

Op basis van het aantal uitredingen was de vaart op Europese bestemmingen het omvangrijkst op Walcheren. Waarschijnlijk is er in tabel 6-1 zelfs nog sprake van onderschatting van het aantal scheepsbewegingen naar Europese bestemmingen en zijn de gegevens over buiten-Europese bestemmingen vollediger. Veel schepen die uit Walcheren vertrokken naar Europese bestemmingen voeren bovendien niet bilateraal, maar deden meerdere havens aan. Zo blijkt uit het combineren van gegevens uit de zeetijdingen en de Sonttolregisters dat sommige Walcherse schepen de Sont passeerden en daarna mogelijk naar Zuid-Europa voeren zonder Nederland aan te doen (de zogenoemde ‘voorbijlandvaart’).⁵³ De Sonttolregisters laten ook zien dat de gegevens over de Europese vaart in de zeetijdingen voor de jaren zeventig onbetrouwbaarder zijn dan voor eerdere jaren. De daling van het aantal Europese uitredingen in tabel 6-1 was in werkelijkheid minder extreem.

Het waren vooral Middelburgse kantoren die geregeld schepen uitreedden naar uiteenlopende bestemmingen, van Scandinavië tot de Middellandse Zee. Een belangrijke bestemming van Middelburgse schepen was de Atlantische kust van Frankrijk, vooral de steden Bordeaux en Nantes. De vaart op het Oostzeegebied was ook relatief omvangrijk. Tot het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog in 1780 leek de Europese vaart van Middelburg het redelijk goed te doen, hoewel de jaren zeventig waarschijnlijk wel een teruggang lieten zien. Vlissingse kantoren namen minder deel aan de vaart op Europese bestemmingen en veel ‘Europese’ schepen die de stad aandeden waren waarschijnlijk buitenlands. De reden voor de plotselinge stijging van het aantal Vlissingse uitredingen naar Europese bestemmingen in 1780 is niet bekend. Het gaat vooral om niet bij naam genoemde schepen in de zeetijdingen. Het is niet onmogelijk dat de *Middelburgsche Courant* in 1780 simpelweg (een deel van) de reguliere afvaarten van de pakketboten op Engeland opnam.

Niet alle schepen die vanuit Middelburg vertrokken naar Europese bestemmingen hadden die stad als thuishaven. De 41 Europese reizen uit 1760 in tabel 6-1 werden uitgevoerd op 36 verschillende schepen. Enkele scheepsnamen – zoals de *Hoop van Vere* – doen vermoeden dat deze schepen elders thuishoorden. Van de 45 Middelburgse zeeschepen op de eerdergenoemde lijst uit 1762 voeren hooguit 17 tot 22

⁵³ Ik heb in tabel 6-1 alle Walcherse schepen die door de Sont voeren opgenomen, ook als ze in de Zeetijdingen ontbraken. Dat leverde vooral voor 1770 en 1773 een correctie op.

schepen hoofdzakelijk op Europese bestemmingen.⁵⁴ Ook die Middelburgse schepen maakten doorgaans meerdere reizen per jaar. *De Liefde* van het kantoor van Coppello & Centse staat bijvoorbeeld drie keer in de vertrekstatistieken van 1765, voor evenzoveel reizen naar de Oostzee. Ook schepen naar de Franse kust maakten veelal meerdere reizen in een jaar. Het ging vaak om relatief kleine schepen met een kleine bemanning. Een voorbeeld is het schip *Vliegende Visch* van Bourse, De Superville & Smith. Kapitein Pieterssen voer hiermee in de jaren zestig op bestemmingen van Noorwegen tot de Middellandse Zee. Toen het schip in 1762 vertrok uit Middelburg had het een bemanning van 10 personen.⁵⁵

De Europese zeehandel was voor Middelburg ongetwijfeld van belang. Het is echter onwaarschijnlijk dat de economische impact van deze handel groter was dan dat van de buiten-Europese handel. Door de kleinere schepen en bemanningen, was er met het uitreden van een schip naar een Europese bestemming minder kapitaal gemoeid dan voor reizen naar buiten-Europese bestemmingen.⁵⁶ Daar kwam bij dat er volop connecties waren tussen de Europese vaart en de buiten-Europese vaart. De Europese vaart had een eigen dynamiek en veel geïmporteerde producten waren bestemd voor het Vlaamse achterland. Er was echter ook een aanzienlijke doorvoer naar bestemmingen in het Atlantisch gebied. Zoals uit het voorgaande hoofdstuk bleek, kochten handelskantoren voor de slavenhandel grote hoeveelheden Franse brandewijn en textiel, maar ook Engelse producten. Schepen die vanuit het Oostzeegebied richting Walcheren voeren, waren vaak volgeladen met materialen die benodigd waren voor de scheepsbouw. Het ging dan om houtwaren en hennep. De VOC, maar ook de particuliere kantoren die actief waren in de West-Indische vaart en de slavenhandel leverden zo indirect een bijdrage aan de Europese vaart van Walcheren.

Buiten-Europese vaart en slavenhandel

Van de buiten-Europese vaart ging een enorme economische stimulans uit; de schepen waren groter en werden bovendien voor een langere reis uitgerust. De Zeeuwse kamer van de VOC reedde slechts vijf à zes schepen per jaar uit, maar dat waren wel forse Oost-Indiëvaarders. Gemiddeld hadden die tweehonderd tot driehonderd opvarenden aan boord en de VOC-bewindhebbers maakten gebruik van honderden Walcherse

⁵⁴ NL-MdbZA, 33.2 (Verzameling aanwinsten 1960), inv. nr. 367, Lijst der zeeschepen hier tot Middelburg thuis behorende. Hoewel deze lijst niet volledig lijkt te zijn, is het onwaarschijnlijk dat er meer dan 10 schepen missen.

⁵⁵ NL-MdbZA, 33.1 (Verzameling Handschriften en Aanwinsten), inv. nr. 36a, scheepsjournaal *Vliegende Visch*, kapitein Pieter Pieterssen, 19 juli 1762.

⁵⁶ Zie § 2.3.

leveranciers van scheepsbenodigdheden.⁵⁷ Terecht classificeerde Victor Enthoven deze organisatie als “een economische reus op Walcheren”.⁵⁸ In de vaart op Atlantische bestemmingen buiten Europa zetten particuliere reders kleinere schepen in dan de VOC-reuzen. Toch vormen de West-Indische en West-Afrikaanse vaart samen een aanzienlijk deel van de Walcherse scheepvaart.⁵⁹ De Walcherse bilaterale vaart op West-Indië was vooral gericht op Essequibo/Demerara, ook nadat deze kolonie in 1770 voor niet-Zeeuwse schepen toegankelijk was. Binnen de Atlantische vaart nam de slavenhandel echter de voornaamste plaats in.

Tussen 1755 en 1770 steeg het jaarlijkse aantal slavenreizen vanuit Vlissingen en Middelburg fors (zie ook figuur 1-1). Het ging duidelijk om de snelst groeiende internationale handelstak van Walcheren. Rond 1770 bestond ongeveer 16 procent van de Middelburgse scheepsuitredingen uit slavenreizen, terwijl dat aandeel voor Vlissingen rond de 48 procent lag. Het economisch belang van de slavenhandel voor de totale Walcherse scheepvaart zal nog hoger zijn geweest. In de jaren zeventig nam deze handelstak iets af, maar dat gold ook voor de vaart op veel andere bestemmingen. De korte opleving van de slavenhandel na de Vierde Engelse Oorlog was beperkt en tijdelijk. Hoewel goede seriële gegevens voor de hele Walcherse scheepvaart voor de jaren negentig ontbreken, zal het aandeel van de slavenhandel in die periode zijn geslonken.

Een blik op de scheepvaartstatistieken van Walcheren werpt enig licht op de ingewikkelde logistieke vraagstukken waar handelskantoren die slavenreizen organiseerden mee te maken kregen. Schepen die naar Guinea voeren konden daar bijvoorbeeld het beste arriveren in de periode oktober tot maart, wanneer het grootste aantal slaven werd aangeboden.⁶⁰ Op de Loango-Angolakust was de aankomstmaand minder belangrijk, maar kapiteins vermeden bij voorkeur het Caribische orkaanseizoen (vooral september en oktober). Volgens de directeuren van de MCC was het goed timen van reizen echter vrijwel onmogelijk, “vermits de reizen om slaven heel onseker loopen, en de laat uijtgaande somtijds het eerst hunne slaven hebben.”⁶¹ Waar de handelskantoren wel invloed op konden uitoefenen, was de vertrekmaand van hun schepen uit Walcheren. De meeste schepen naar Guinea vertrokken in de maanden juli tot september, waardoor ze op een gunstige tijd op de Bovenkust arriveerden. Het vertrek van schepen naar Loango-Angola was meer gespreid over het jaar, maar reders

⁵⁷ Zie Mathias Cheyns, *Zeeuwse schepen voor Azië. Het scheepsbouwbedrijf van de kamer Zeeland van de VOC in de eerste helft van de 18^e eeuw* (licentiaatscriptie Universiteit Gent), 55-106.

⁵⁸ Victor Enthoven, ‘Veel Vertier’, 49-127.

⁵⁹ Vergelijk Unger en Westendorp Boerma, ‘De steden van Zeeland’, 58.

⁶⁰ Stephen D. Behrendt, ‘Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade’, in: *The William and Mary Quarterly* 58/1 (2001), 171-204, 184.

⁶¹ NL-MdbZA, MCC 99, brief directeuren aan Benners, 31 december 1771 (scan 153-154).

leken een lichte voorkeur te hebben voor een vertrek in het vierde kwartaal van ieder jaar.⁶²

6.3 Het belang van de slavenhandel voor de Middelburgse en Vlissingse economie

De economische keten van de slavenhandel trok een diep spoor op Walcheren. Iedere keer dat een handelskantoor een slavenschip uitreedde, waren de diensten van honderden mensen nodig. Het ging onder anderen om kapitaalverschaffers en timmerlieden, buskruitmakers en kuipers, bakkers en slaggers. Een groep Walcherse slavenhandelaren schreef in 1760 over hun uitredingen ten slavenhandel: “men berekene eens (...) hoe veel arbeidsvolk daar door aan een stuk brood is gekoomen; wat de equipagien van die scheepen den lande in het algemeen en de steeden daar se uitgevaaren zyn in het particulier hebben gegeven, hoe veele werkluiden hun kost daar by hebben gewonnen (...)”.⁶³ Helaas voerden ze die berekening zelf niet uit. Wel waren ze er van overtuigd dat de uitkomst zou aantonen “dat men een handel van die importantie en van dit vooruitsigt niet genoeg kan patrocineeren en encouragementen geeven”.⁶⁴ Het zou interessant zijn om de uitdaging aan te gaan en te berekenen welk deel van het inkomen dat de inwoners van Middelburg en Vlissingen verdienden samenhang met de handel in mensen. Een grote nauwkeurigheid is daarbij onmogelijk, daarvoor ontbreken simpelweg teveel gegevens. Door enkele beschikbare bronnen creatief in te zetten kan ik echter wel een beredeneerde inschatting maken van het lokale economische belang van de slavenhandel.

Grootte van de stedelijke economie

Om het aandeel van een deel in een groter geheel te bepalen, zijn kwantitatieve gegevens nodig over zowel het deel (in dit geval de inkomsten uit de slavenhandel) als het geheel (de stedelijke economie). Beide grootheden zijn niet eenvoudig uit bronnen te reconstrueren. Het bepalen van de grootte van een stedelijke economie is grotendeels een theoretisch vraagstuk, waarbij voor de vroegmoderne tijd bovendien betrouwbare statistische gegevens ontbreken. Een veelgebruikte maatstaf voor de grootte van een

⁶² TSTD. Voor Walcherse slavenscheepen na 1755 waar de vertrekmaand van bekend is, zijn de statistieken als volgt; Guinea-scheepen: 19 procent vertrok in het eerste kwartaal, 20 procent in het tweede, 35 procent in het derde, 26 procent in het vierde. Loango-Angola-scheepen: 21 procent vertrok in het eerste kwartaal, 25 procent in het tweede, 18 procent in het derde en 36 procent in het vierde.

⁶³ *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, NL-HaNA, VWIS 10 (citaat op scan 5).

⁶⁴ *Ibid.*

ationale economie is het bruto nationaal product (BNP). Het BNP is gelijk aan het bruto nationaal inkomen (BNI): het inkomen van alle staatsburgers van een land in een jaar. Een dergelijke grootheid is ook te berekenen voor kleinere geografische eenheden als regio's of steden. Op basis van zeer diverse bronnen over productie en inkomens proberen historici het BNI van moderne natiestaten in het verleden te reconstrueren. Daarvoor zijn veel schattingen nodig en bovendien missen dergelijke berekeningen de informele economie. Het BNI telt immers alleen goederen en diensten die via een markt zijn aangeboden, terwijl zeker vóór 1800 transacties buiten de markt ook belangrijk waren.⁶⁵ Het achttiende-eeuwse Nederland was echter een relatief moderne samenleving, waar veel mensen in loondienst voor een markt produceerden. Dat gold zeker voor de zeeprovincies Holland en Zeeland.

Om het 'stedelijk inkomen' van Middelburg en Vlissingen in de tweede helft van de achttiende eeuw te berekenen zijn bij voorkeur contemporaine inkomensgegevens nodig. Het zou een mogelijkheid zijn om hiervoor fiscale gegevens te gebruiken. Het archief van de Zeeuwse Rekenkamer bevat de registers van het Familiegeld, een inkomstenbelasting die de Staten van Zeeland gedurende de achttiende eeuw hieven. Voor een reconstructie van het totaal in Zeeuwse steden verdiende inkomen zijn deze echter niet toereikend. Het belastingobject bestond uit het geïmputeerde inkomen uit kapitaalbezittingen, zoals aandelen/parten en onroerend goed. Regenten moesten ook de "commissie- of dag-gelden" die zij kregen voor hun werkzaamheden in diverse colleges meerekenen.⁶⁶ De ordonnantie op het Familiegeld stelde loonarbeiders en anderen zonder noemenswaardig kapitaalbezit die "alleen moeten leven van hunnen handen arbeid ofte handwerk, dat zij doen, zonder knegt, meiden, of leerlingen" vrij van het betalen van de belasting. Zij komen dan ook niet in de belastingregisters voor.⁶⁷ Voor 1770 heb ik de rekeningen van Middelburg en Vlissingen uitgewerkt. De registers zijn interessant om de inkomensverdeling te bepalen, maar voor het berekenen van het totaal in Middelburg en Vlissingen verdiende inkomen zijn ze niet geschikt. In 1770 kregen 1.608 Middelburgse en 427 Vlissingse huishoudens een aanslag voor het Familiegeld. De rekeningen missen daarmee ongeveer de helft van het totale aantal huishoudens in beide steden. Bovendien zijn de opgegeven inkomens niet meer dan een schatting. Om de hoogte van het totale stedelijke inkomen te bepalen is dus een andere aanpak noodzakelijk.

⁶⁵ Zie voor een uitgebreidere uiteenzetting over dit onderwerp De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 806-807.

⁶⁶ *Groot Placaet-boeck*, vol 9, Publicatie van de Staaten van Zeeland, tot elucidatie, interpretatie en ampliatie van de Ordonnantie op het Familie-geld, 21 september 1791, 1177-1180.

⁶⁷ *Groot Placaet-boeck*, vol 9, Nadere ordonnantie van de Staaten van Zeeland raakende het Familie-geld, 22 december 1758, 1164-1166.

In hun standaardwerk over de economie van Nederland tussen 1500 en 1815 benaderen Jan de Vries en Ad van der Woude de grootte van de nationale economie door het BNI te reconstrueren. Zij berekenen daartoe ook het gemiddelde inkomen per hoofd van de bevolking van verschillende steden en regio's in de Republiek. De Vries en Van der Woude gebruiken een breed scala aan bronnen, in het bijzonder registers van een Hollandse inkomstenbelasting uit 1742. Het hoofdelijk inkomen voor de Zeeuwse steden stellen ze gelijk aan het ongewogen gemiddelde van het inkomen in Hollandse steden, met uitzondering van het rijke Amsterdam. Op basis daarvan zou het gemiddelde inkomen per hoofd van de bevolking in Vlissingen en Middelburg in 1742 *f* 145 zijn geweest, een bedrag waarvan De Vries en Van der Woude beargumenteren dat het niet aan grote schommelingen onderhevig was tot ongeveer 1780. Voor mijn reconstructie van het stedelijk inkomen houd ik deze schatting aan. Vooral de Zeeuwse hoofdstad Middelburg was waarschijnlijk rijker dan enkele Hollandse steden met weinig handel. Ik hanteer daarom *f* 145 als ondergrens. Als bovengrens neem ik *f* 172, het door De Vries en Van Der Woude becijferde hoofdelijk inkomen in Amsterdam in deze periode.

Om de stap van het hoofdelijk inkomen naar het stedelijk inkomen te maken, is het van belang om te weten hoeveel mensen in de tweede helft van de achttiende eeuw in Middelburg en Vlissingen woonden. Het meest recente onderzoek naar dit onderwerp is uitgevoerd door Paul Brusse. Hij schat het aantal inwoners van Middelburg (exclusief de buitengebieden die eigendom waren van de stad, de zogenoemde stadsambachten) op 17.000. Dit inwonertal zal licht hebben geschommeld, maar bleef tussen 1750 en 1786 vrijwel stabiel. Pas aan het einde van de achttiende eeuw zette een forse daling in. Ook het inwoneraantal van Vlissingen was zeer constant en lag tussen 1750 en 1779 op 6.000 personen.⁶⁸ Zowel uit het door De Vries en Van der Woude berekende hoofdelijk inkomen als uit de door Brusse onderzochte populatiecijfers spreekt een grote mate van stabiliteit. Dit klopt met het algemene beeld van de Nederlandse economie in die periode: die draaide stationair. Sommige economische takken verminderden (zoals de suikerraffinage in Middelburg) andere namen juist toe (zoals de slavenhandel). Per saldo is het een zeer grove – maar geen onredelijke – schatting dat de Middelburgse inwoners gezamenlijk tussen de *f* 2.465.000 en *f* 2.924.000 per jaar verdienden. Voor Vlissingen zou het gaan om een bedrag tussen de *f* 870.000 en *f* 1.032.000. Daarmee is de grootte van de stedelijke economie in grote lijnen vastgesteld.

⁶⁸ Brusse, *Gevallen stad*, 27-36.

Grootte van de slavenhandelssector: omzet per verkochte slaaf

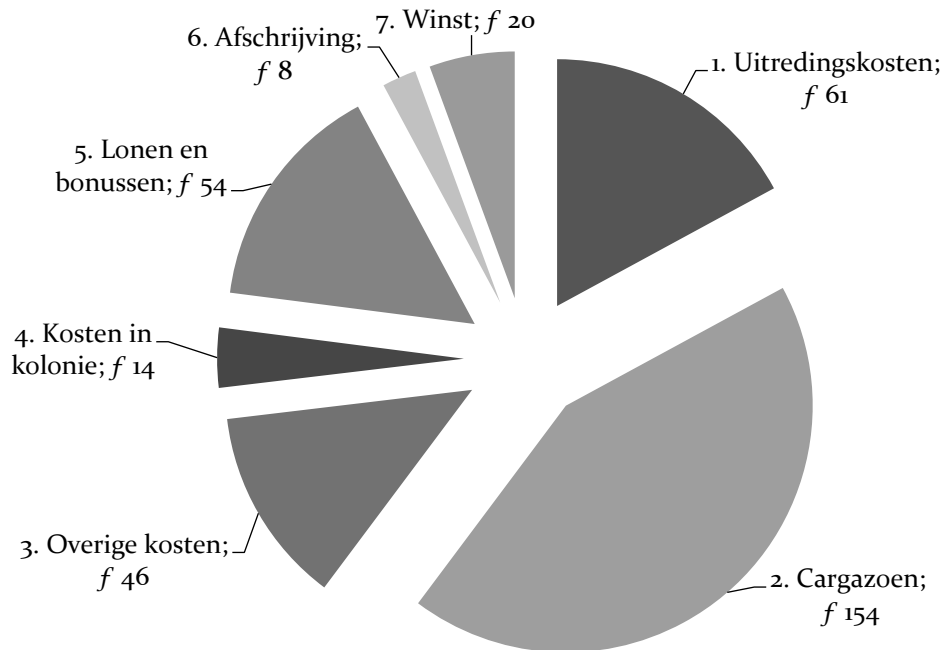
De volgende stap is het reconstrueren van het jaarlijkse inkomen uit de slavenhandel van alle lokale betrokkenen bij deze handelstak. Het is een probleem dat er nauwelijks financiële gegevens bewaard zijn van de meeste slavenreizen. Voor veel kantoren is bovendien onbekend hoe groot de schepen waren die zij gebruikten of hoeveel slaven zij inkochten in West-Afrika. Dankzij koloniale klerken is wel in grote lijnen duidelijk hoeveel slaven de kapiteins van de meeste Walcherse slavenschepen verkochten in de West. Dat is belangrijke informatie, want uit het aantal verkochte slaven valt een goede inschatting te maken van de omzet van de slavenreis. De gedetailleerde gegevens in het MCC-archief bieden een leidraad om te bepalen hoeveel omzet een handelskantoor ongeveer per verkochte slaaf realiseerde. Bovendien is het mogelijk om een inschatting te maken welk deel van die omzet besteed werd in de Walcherse economie. Uit eerdere hoofdstukken bleek dat de cijfers van de MCC redelijk representatief zijn voor de slavenreizen van andere kantoren. De combinatie van het jaarlijks aantal verkochte slaven door Walcherse schepen en de gemiddelde omzet per slaaf biedt de mogelijkheid om de grootte van de lokale slavenhandelssector te benaderen.

Voor 72 slavenreizen van de MCC tussen 1755 en 1780 heb ik de financiële gegevens geanalyseerd en opnieuw gerangschikt om de omzet per verkochte slaaf te bepalen. Mijn rangschikking laat bovendien zien uit welke componenten die omzet bestond. Gezamenlijk verkochten de kapiteins van de hier bedoelde 72 MCC-reizen 18.400 slaven in de West-Indische koloniën, wat neerkomt op een gemiddelde van 256 per reis. De totale omzet van alle reizen samen bedroeg *f* 6.570.678, oftewel *f* 357 per verkochte slaaf. Dit bedrag bestaat uit drie delen. Het grootste deel (*f* 317) is de gemiddelde verkoopprijs per slaaf tussen 1755 en 1780. Mede door het multilaterale karakter van slavenreizen behaalde de MCC echter meer omzet op slavenreizen dan alleen die op de slavenverkoop. Een tweede belangrijke bron van omzet bestond uit diverse posten die ik 'driehoeks-omzet' noem, naar de driehoeksreizen die de slavenschepen uitvoerden tussen Europa, Afrika en Amerika. Het betrof vooral de opbrengsten op de verkoop van wisselbrieven in Middelburg en Vlissingen boven de nominale waarde.⁶⁹ Daarnaast nam de MCC soms tegen betaling vracht (goederen of slaven) aan of vervoerden compagnieschepen passagiers naar West-Afrika, een kolonie of naar Nederland. De derde bron van omzet op slavenschepen betrof de inkoop van ivoor, was en andere Afrikaanse producten. Gezamenlijk leverden deze twee additionele omzetbronnen de MCC *f* 40 extra per verkochte slaaf op. Hoewel dit bedrag slechts gedeeltelijk verband houdt met het aantal verkochte slaven, is het waarschijnlijk dat

⁶⁹ Zie voor een bespreking van de wisselavans § 3.3.

andere kantoren soortgelijke resultaten behaalden. Deze twee omzetcomponenten vallen boekhoudkundig gezien bovendien niet te scheiden van de slavenhandel, reden waarom ik deze *f* 40 per verkochte slaaf meeneem in mijn berekening.⁷⁰

Figuur 6-1: Verdeling van gemiddelde omzet per door de MCC verkochte slaaf (*f* 357), 1755-1780



Om te bepalen welk bedrag de MCC in de lokale economie spendeerde, is het nodig de opbouw van de *f* 357 omzet per slaaf nader te onderzoeken. Gemiddeld behaalde de compagnie in deze periode *f* 20 winst op de verkoop van een Afrikaan als slaaf, de overige *f* 337 bestond uit allerlei kosten die de compagnie moest maken. De grootste kostenpost betrof de inkoop van cargazoengoederen, namelijk *f* 154 per verkochte slaaf. Dit is hoger dan de inkoopprijs van slaven in West-Afrika: tussen 1755 en 1780 betaalden MCC-kapiteins gemiddeld *f* 125 per ingekochte slaaf. Daarnaast kochten zij echter ook andere producten aan met cargazoengoederen, zoals water, brandhout en ivoor. Bovendien konden kapiteins een deel van de ingekochte slaven niet verkopen, doordat

⁷⁰ Om bijvoorbeeld de ivoorhandel te scheiden van de slavenhandel, zou ik een deel van de kosten voor iedere slavenuitreding toe moeten wijzen aan de goederenhandel. De directeuren kochten een deel van het cargazoen in om ivoor te kopen. De ivoorhandel zou dan ook een evenredig deel van de overige uitredingskosten toebedeeld moeten krijgen. Deze scheiding zou echter zeer arbitrair zijn. Bovendien waren de secundaire omzetgenererende activiteiten een intrinsiek onderdeel van de slavenhandel. Zie ook Bijlage B en F. E. Hyde, B. B. Parkinson, and S. Marriner, 'The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade', in: *Economic History Review* V (1953), 368-377, 372.

deze aan boord overleden. De kosten voor cargazoengoederen voor overleden slaven zijn daardoor verdeeld over de kosten per *verkochte* slaaf.⁷¹ De verdere verdeling van de *f* 357 per verkochte slaaf is af te lezen in figuur 6-1.

Aan de hand van het MCC-archief is het mogelijk om per component een schatting te maken van het deel dat de MCC in de lokale economie besteedde. De uitredingskosten bestonden vooral uit vertimmeringen en reparaties aan de schepen.⁷² Hieronder vallen ook leveranties van allerlei scheepsbenodigdheden, zoals scheepsbrood en buskruit voor eigen gebruik. Uit hoofdstuk 4 bleek dat de lokale economie sterk betrokken was bij de equipage van slavenschepen. Op basis van de MCC-rekeningen schat ik dat slavenhandelaren zo'n 75 procent van alle uitredingskosten lokaal besteedden. Datzelfde kan niet gezegd worden van de tweede omzetcomponent, de cargazoengoederen. Zoals uit hoofdstuk 5 bleek, kwamen veel van deze producten van buiten Walcheren en zelfs van buiten de Republiek. In dat geval verdienden lokale kooplieden hooguit een commissie. Ik schat dat handelskantoren niet meer dan 25 procent van de kosten voor cargazoengoederen besteedden aan lokaal geproduceerde goederen en commissie. In dit rekenmodel bestaan de 'overige kosten' uit een grote variëteit aan financiële boekingen. Het gaat onder andere om de aankoopkosten van gort en paardenbonen voor de slaven. Daarnaast omvat deze categorie premies voor zeeverzekeringen, kosten voor sjouwers, drukkosten voor bijvoorbeeld veilingcatalogi en lokale belastingen. Dit waren vaak kostenposten die de lokale economie ten goede kwamen, waardoor ik het lokale bestedingspercentage van de overige kosten op 70 procent schat. De 'kosten in kolonie' slaan op allerlei zaken die kapiteins in onder meer Suriname en Essequibo/Demerara moesten betalen. Te denken valt aan veilingkosten, overnachtingskosten voor de officieren en kleine scheepsreparaties. Deze omzetcomponent valt niet te beschouwen als een directe input voor de lokale Walcherse economie.

De laatste 3 omzetcomponenten vormen gezamenlijk de door de MCC bruto toegevoegde waarde per verkochte slaaf. Dit bestond allereerst uit de beloningen voor de productiefactoren arbeid en kapitaal. De lonen en bonussen voor de zeelieden waren de beloning voor de geleverde arbeid (omzetcomponent 5). Zoals uit § 4.4 bleek, waren veel officieren afkomstig van Walcheren terwijl veel lagere zeelieden van elders kwamen. Wat de zeelieden van allerlei rangen met hun verdiende inkomen deden is onbekend, hoewel ik voorzichtig schat dat zo'n 30 procent van dit bedrag terecht kwam in de lokale

⁷¹ Tijdens deze 72 reizen kochten de kapiteins in totaal 20.614 slaven, waarvan 2.214 (10,7 procent) onderweg overleden. De inkoopkosten voor deze slaven zijn verdeeld over de 18.400 verkochte slaven.

⁷² De prijs voor de nieuwbouw van schepen zit hier niet bij. Deze werd door de MCC geactiveerd en hierop werd afgeschreven, zie omzetcomponent 6.

economie van Middelburg. De beloning voor de kapitaalverschaffers waren de winsten (omzetcomponent 7), die in het geval van de MCC niet direct werden uitbetaald aan de investeerders. Bij partenrederijen vond die uitbetaling sneller plaats (zie hoofdstuk 2), hoewel ook de investeerders in de MCC soms dividend kregen. Ik schat dat uiteindelijk zo'n 50 procent van de winsten van de slavenhandel terecht kwam in de zakken van lokale investeerders. De afschrijvingskosten bestonden vooral uit afschrijvingen op schepen nadat ze van een slavenreis terugkeerden. Het ging hierbij om een boekhoudkundige constructie, niet om een directe input in de lokale economie. In overeenstemming met het moderne systeem van Nationale Rekeningen, beschouw ik de afschrijvingen wel als zodanig om het effect van de slavenhandel op de lokale scheepsbouw mee te nemen. Handelskantoren lieten hun schepen grotendeels lokaal bouwen (§ 4.1); minstens 75 procent van dit bedrag kwam ten goede aan de lokale economie.

Aandeel van de slavenhandel in de stedelijke economie, 1755-1780

Aan de hand van de MCC-cijfers is nu in grote lijnen bekend hoeveel omzet de verschillende handelskantoren per verkochte slaaf behaalden en welk deel daarvan zij in de lokale economie uitgaven. De volgende stap is het bepalen van het totaal aantal verkochte slaven door Walcherse kantoren. Uit de TSTD blijkt dat in de periode van 1755 tot 1780 jaarlijks gemiddeld zeven slavenschepen vertrokken vanuit Vlissingen, waarvan de kapiteins in de Amerikaanse koloniën gezamenlijk 1.970 slaven verkochten. De haven van Middelburg was het jaarlijkse startpunt voor gemiddeld vijf slavenschepen, waarvan de kapiteins in totaal 1.256 slaven verkochten.⁷³ Door deze gegevens te combineren met de door de MCC behaalde omzet per slaaf, is het mogelijk een indicatie te krijgen van de totale gemiddelde jaarlijkse omzet van de Walcherse slavenhandel.

Voor alle omzetcomponenten behalve de lonen en de winst (beide deel van de toegevoegde waarde), geldt dat slavenhandelaren deze besteedden bij toeleveranciers. Van de bedragen voor deze omzetcomponenten trek ik 25 procent af, omdat een deel van het aan de leveranciers betaalde bedrag niet als inkomen in de lokale economie terecht kwam. Ook lokale leveranciers haalden een deel van hun inputs immers van buiten Middelburg en Vlissingen.⁷⁴ Tabel 6-2 bevat de uiteindelijke schatting van het

⁷³ TSTD, Voyages Database.

⁷⁴ Bakkers bestelden bijvoorbeeld granen buiten de stad, buskruitmolens haalden ook grondstoffen van buiten Walcheren. Het percentage van 25 procent heb ik gekozen in navolging van David Richardson. Richardson, 'Slavery and Bristol's Golden Age', 48.

jaarlijkse inkomen in Vlissingen en Middelburg dat direct en indirect aan de slavenhandel gerelateerd was.

Tabel 6-2: Geschatte jaarlijkse bestedingen voor slavenhandel in lokale economie, 1755-1780

<i>Vlissingen (zeven schepen, 1.970 verkochte slaven)</i>	<i>f</i>	<i>Aandeel lokale economie</i>	<i>f</i>
1. Uitredingskosten	120.170	75%	90.128
2. Cargazoen	303.380	25%	75.845
3. Overige kosten	90.620	50%	45.310
4. Kosten in kolonie	27.580	0%	0
5. Lonen en bonussen	106.380	30%	31.914
6. Afschrijving	15.760	75%	11.820
7. Winst	39.400	50%	19.700
Totale omzet	703.290		274.717
Schatting totaal aan slavenhandel gerelateerd inkomen Vlissingen (zie tekst voor berekening):			218.941
<hr/>			
<i>Middelburg (vijf schepen, 1.256 verkochte slaven)</i>	<i>f</i>	<i>Aandeel lokale economie</i>	<i>f</i>
1. Uitredingskosten	76.616	75%	57.462
2. Cargazoen	193.424	25%	48.356
3. Overige kosten	57.776	70%	40.443
4. Kosten in kolonie	17.584	0%	0
5. Lonen en bonussen	67.824	30%	20.347
6. Afschrijving	10.048	75%	7.536
7. Winst	25.120	50%	12.560
Totale omzet	448.392		186.704
Schatting totaal aan slavenhandel gerelateerd inkomen Middelburg (zie tekst voor berekening):			148.255

Het is nu mogelijk om te schatten hoeveel van het jaarlijks verdiende inkomen in Vlissingen en Middelburg samenhangt met de trans-Atlantische slavenhandel (zie tabel 6-3). Als ik alleen de door zeelieden verdiende lonen en de winsten van deze handelstak in de berekening betrek, blijkt dat jaarlijks gemiddeld 5 tot 6 procent van de Vlissingse inkomens verdiend werd in de slavenhandel. Voor Middelburg komt deze berekening uit op ongeveer 1 procent van het inkomen. De cijfers veranderen sterk als ik ook de inkomens van toeleveranciers van slavenhandelaren meetel. In dat geval was 21 tot 25 procent van de Vlissingse economie verbonden met de handel in slaven. Het aandeel van de slavenhandel in de Middelburgse economie komt dan uit op 5 tot 6 procent.

Vooraf voor Vlissingen gaat het om een groot aandeel, hetgeen een bevestiging is van de beweringen van Walcherse kooplieden in hun eerder besproken rekest: de slavenhandel was een zeer belangrijk en waarschijnlijk zelfs onmisbaar onderdeel van de lokale economie. Het hoge aandeel is goed te verklaren. In Vlissingen woonden niet veel mensen, terwijl er bij de uitreding van een slavenschip grote aantallen leveranciers betrokken waren. Toen de directeurs van de MCC in 1770 bijvoorbeeld het schip *Haast U Langzaam* uitreedden gebruikten zij de diensten van meer dan 120 lokale leveranciers, onder wie 19 kuipers, 10 kistenmakers, 11 broodbakkers, 2 kruideniers, een brouwer, een smid, een zeilmakerij, een lijnbaan en een scheepswerf. Vlissingen had haar eigen kuipers, kistenmakers, bakkers, werven en andere leveranciers.⁷⁵

Tabel 6-3: Geschat aandeel slavenhandel in lokale economie, 1755-1780

	Inkomen gerelateerd aan slavenhandel <i>f</i>	Lage schatting	Hoge schatting
<i>Vlissingen</i>			
Lonen en winsten slavenhandel	51.614	5%	6%
Totaal slavenhandelsgerelateerd inkomen	218.941	21%	25%
<i>Middelburg</i>			
Lonen en winsten slavenhandel	32.907	1%	1%
Totaal slavenhandelsgerelateerd inkomen	148.255	5%	6%

Bronnen: financiële database MCC-reizen. De lage schatting is gebaseerd op een gemiddeld inkomen per hoofd van *f* 172 in Middelburg en Vlissingen, de hoge schatting op een gemiddeld inkomen van *f* 145.

De bovenstaande berekening is weliswaar een grove schatting, maar geeft een goede indicatie van het relatieve belang van de slavenhandel voor de economie van Vlissingen en Middelburg. Het rekenmodel heeft echter enkele analytische beperkingen, waarvan het statische karakter het belangrijkste is. In het model is de grootte van de economie constant voor de hele periode 1755 tot en met 1780. De reden hiervoor is de stabiliteit van de onderliggende schattingen van de bevolkingsgrootte en de hoogte van het inkomen per hoofd. De werkelijkheid was ongetwijfeld minder stabiel. De grootte van de stedelijke economie veranderde jaarlijks enigszins, hoewel enorme schommelingen onwaarschijnlijk zijn. De onveranderlijkheid van de grootte van de lokale economie in het model maakt het toepassen ervan voor verschillende deelperioden minder

⁷⁵ NL-MdbZA, MCC 508, scheepsboek *Haast U Langzaam*, 4^e equipage (vanaf scan 34).

betekenisvol: alle fluctuaties die dan naar voren komen zijn dan slechts veroorzaakt door fluctuaties in de slavenhandel.

Om een idee te geven van de ontwikkeling van de slavenhandelssector, heb ik de berekening toch toegepast op enkele deelperioden.⁷⁶ Dan blijkt dat volgens dit rekenmodel de slavenhandel rond 1760 ongeveer 20 procent van de Vlissingse en 5 tot 6 procent van de Middelburgse economie omvatte. Rond 1770 was de handel op zijn absolute hoogtepunt en was de economische impact ervan gestegen tot zo'n 30 procent van de Vlissingse en 9 procent van de Middelburgse economie. In het decennium daarna daalde het aantal slavenreizen en daarmee ook de economische impact. Voor de periode na 1780 zijn geen inkomensschattingen beschikbaar, maar het aantal slavenreizen daalde sterk. De economische impact van deze handelssector zal navenant zijn afgenomen.

Een tweede beperking van het model is dat het geen rekening houdt met de impact op de regionale landbouw, slechts met dat op de stedelijke economie. De handelskantoren kochten grote hoeveelheden tarwe, gort en paardenbonen in als voedsel voor de bemanningen en de slaven. Er ontbreken echter te veel gegevens om de impact op de Walcherse landbouw mee te nemen. Zo is het niet duidelijk hoeveel mensen precies op het platteland woonden, wat zij gemiddeld verdienden en wat de precieze herkomst was van landbouwproducten die handelskantoren inkochten voor slavenreizen. Uit § 4.2 blijkt wel dat Walcherse slavenhandelaren op grote schaal gort, paardenbonen en scheepsbrood bestelden. Walcherse boeren zullen daarvan hebben geprofiteerd, maar ongetwijfeld kwam een deel van de landbouwproducten ook uit andere regio's. Voor eigenaren van Zeeuwse landbouwgrond (die niet zelden zelf op Walcheren woonden) vormde de slavenhandel zo ook een afzetkanaal.

Alternatieve aanwendbaarheid van productiefactoren

Het is duidelijk dat de slavenhandel voor Middelburg en vooral voor Vlissingen een zeer belangrijke economische activiteit was in de tweede helft van de achttiende eeuw. Het zou echter te kort door de bocht zijn om te concluderen dat de Middelburgse economie een tiende gekrompen zou zijn zonder de slavenhandel, of dat de Vlissingse economie een kwart kleiner zou zijn geweest. De in de slavenhandel geïnvesteerde productiefactoren waren – in ieder geval in theorie – alternatief aanwendbaar. Eenvoudiger gezegd: de investeerders in de slavenhandel hadden hun kapitaal ook in de visserij, de industrie of andere lokale economische takken kunnen steken. Toch is het

⁷⁶ Zie voor een bespreking van dit model voor de periode rond 1770, Gerhard de Kok, 'Cursed Capital. The Economic Impact of the Transatlantic Slave Trade on Walcheren around 1770', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 13/3 (2016), 1-27.

zeer waarschijnlijk dat de economieën van Middelburg en Vlissingen er sterk op achteruit waren gegaan zonder de slavenhandel. Deze handelstak was één van de weinige mogelijkheden om kapitaal productief te investeren op het eiland. Nijverheid was er nauwelijks en veel andere handelssectoren hadden te maken met heftige concurrentie, onder meer vanuit Holland. Eerder in dit hoofdstuk bleek al dat de slavenhandel één van de weinige handelstakken was die tot 1780 ook zonder bijzondere overheidssteun het hoofd boven water kon houden en zelfs floreerde.

Het gebrek aan lokale investeringsmogelijkheden blijkt duidelijk uit het portfolio van de bemiddelde Middelburger Daniël Radermacher.⁷⁷ Slechts een zeer klein deel van het vermogen van deze rijke regent was belegd in lokale economische ondernemingen. Zijn actiën in de Kamer Zeeland van de VOC stonden in 1770 voor *f* 14.400 op zijn persoonlijke balans, die in de Zeeuwse WIC waren ruim *f* 3.300 waard. Zijn aandeel in de MCC en het slavenschip *De Jonge Ruijter* (Adriaan Kroef) waren ook ongeveer *f* 3.000 waard. Verder had hij enkele duizenden guldens geïnvesteerd in de Assurantie Compagnie van Middelburg, een Middelburgse buskruitmolen en een Vlissingse lijnbaan. Deze bedragen vielen echter in het niet bij zijn aandeel in enkele buitenlandse ondernemingen. In de *Bank of England* bezat Radermacher een aandeel ter waarde van ruim *f* 52.000. Ook in de Engelse *South Sea Company* had hij belangen, gewaardeerd op ruim *f* 44.000. Het overgrote deel van zijn vermogen was dus niet productief geïnvesteerd op Walcheren. Het verlies van de slavenhandel en aanverwante activiteiten als buskruitfabricage had het eiland zonder twijfel een grote klap toegebracht. Het op één-na-beste alternatief voor de slavenhandel is onbekend, maar afwezigheid van de handel in mensen had voor beide steden vrijwel zeker geresulteerd in een kleinere economie. De emigratiegolf die Walcheren na 1795 trof had zich eerder voorgedaan als het eiland het zonder de economische impuls van de slavenhandel had moeten stellen.

6.4 Conclusie

Volgens Walcherse kooplieden was de slavenhandel een onmisbaar onderdeel van de Vlissingse en Middelburgse economie. De stadsbesturen, de Staten van Zeeland, de Zeeuwse Kamer van de WIC: allemaal waren het daarmee eens. Slavenhandelaren vonden hun eigen handelstak zelf uiteraard zeer belangrijk voor de lokale economie en een kwantitatieve analyse geeft hen gelijk. Halverwege de jaren zestig van de achttiende eeuw bestond ongeveer een kwart van de Middelburgse vloot zeeschepen en meer dan de helft van de Vlissingse vloot uit slavenschepen. In de particuliere buiten-Europese

⁷⁷ NL-MdbZA, Daniël Radermacher 12, Balans Daniël Radermacher, 1 januari 1770.

vaart van beide steden nam de slavenhandel ook een prominente positie in. Bovendien stimuleerde deze handelstak de vaart op Europese bestemmingen, doordat slavenhandelaren hun cargazoenen grotendeels importeerden. Een deel van de cargazoenen kwam uit Engeland en Frankrijk. Veel benodigdheden voor de scheepsbouw (waarvoor de slavenhandel ook belangrijk was) kwamen uit Noord-Europa.

Het procentuele belang van de slavenhandel voor het economische leven van Vlissingen en Middelburg kan slechts geschat worden. Het is echter niet onredelijk om te stellen dat in een gemiddeld jaar tussen 1755 en 1780 ongeveer 6 procent van de Middelburgse en 25 procent van de Vlissingse economie samenhang met de handel in Afrikanen. In sommige deelperioden zal dat aandeel nog hoger hebben gelegen. Daarmee was de slavenhandel in deze jaren van groot belang voor de lokale economie als inkomstenbron voor honderden mensen, waarschijnlijk belangrijker dan ooit tevoren. Dat aandeel in de stedelijke economie is bovendien nog exclusief de handel in met slavenarbeid geproduceerde suiker, koffie en andere tropische landbouwproducten. Over die handel gaat het volgende hoofdstuk.