



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

7. Slavenhandel en het 'Atlantische systeem'

Een grote abolitionistische beweging kwam in Nederland nooit van de grond, maar hier en daar waren er wel tegenstanders van de slavenhandel met een uitgesproken mening. Een voorbeeld was de in Vlissingen geboren schrijfster Betje Wolff (1734-1804), die haar afkeer voor de handel in medemensen niet onder stoelen of banken stak. Over mensen die andere mensen tot slaaf maakten schreef ze in de jaren zeventig van de achttiende eeuw: *Hou op barbaarsche Europeaen ! / Kunt gy die zuchten tegenstaan? / Die klagten, en dien tranenvloed, / Die gy, o monster! stroomen doet?*¹ Het onderwerp liet haar niet los, ook niet toen ze in 1788 om politieke redenen naar Frankrijk moest uitwijken. Daar leerde ze de abolitionistische predikant Benjamin Frossard kennen, die destijds net een tweedelige aanklacht tegen de slavernij had gepubliceerd. Wolff besloot het werk te vertalen naar het Nederlands en het verscheen in 1790 bij haar Haagse uitgever als *De zaak der negerslaaven*.² Toen ze in 1798 weer in Nederland was, wilde ze niet bij Vlissingse kennissen logeren vanwege haar “natuurlyken afkeer van slavenkoopers”.³

Frossard citeerde in zijn werk met instemming de Franse priester Guillaume Thomas Raynal, die de slavenhandel toeschreef aan “wreede gierigheid”.⁴ Wolff had daar eerder ook al over gedicht: slaven werden in de *West Door gierigheid ter dood vermoeit / Op velden door de zon verschroeit*.⁵ En wat leverde al die ellende op? Het ging uiteindelijk om de verkoop van door slaven geproduceerde landbouwproducten als suiker, koffie en katoen. Ook Walcherse kooplieden voerden die producten in op hun eiland, waar Middelburg een centrum was voor de handel in tropische landbouwproducten. Dit waren niet de enige vruchten van de Walcherse slavenhandel die de lokale economie bereikten. Slavenschepen namen op hun reizen ook regelmatig Afrikaanse ruilgoederen mee naar Walcheren, waarbij vooral ivoor een voorname plaats innam. Zo beïnvloedde de lokale slavenhandelssector de economie niet alleen direct, maar ook indirect door de Walcherse deelname aan het bredere trans-Atlantische handelssysteem. In dit hoofdstuk zal eerst de handel in ivoor, suiker en koffie op Walcheren aan bod komen. De Atlantische handel was bovendien voor heel Nederland

¹ Elisabeth Bekker, wed. A. Wolff, *Beemster winter-buitenleven: twee brieven* (Amsterdam 1778), 44.

² B.J. Frossard, *De zaak der negerslaaven, en der inwooneren van Guinea* (Den Haag 1790).

³ Geciteerd uit een brief van Wolff aan Coosje Busken, in: P.J. Buijnsters, *Wolff & Deken* (Leiden 1984), 16.

⁴ Frossard, *De zaak der negerslaaven*, 103. De eveneens abolitionistische Raynal schreef: “De Provincie van Holland neemt eenig aandeel aan deezen snooden handel, maar het is die van Zeeland die hem voornaamlijk drijft (...)”.

⁵ Wolff, *Beemster winter-buitenleven*, 44.

van belang. De effecten van het Atlantische systeem op de economie van de Republiek en in het bijzonder het economische belang van de slavenhandel voor de nationale economie, komen in het tweede deel van dit hoofdstuk aan bod.

7.1 De invoer van Atlantische producten op Walcheren

Vanaf zijn uitzichtpunt op de ruim negentig meter hoge Abdijtoren, was de Middelburgse torenwachter de eerste in de stad die terugkerende slavenschepen kon waarnemen. Lokale handelskantoren wachtten altijd met smart op tijding over de veilige thuiskomst van hun schepen. De directeurs van de MCC betaalden de torenwachter dan ook graag een extraatje als hij hen zo snel mogelijk informeerde over de aankomst van een compagniesschip.⁶ De thuiskomst van een slavenschip betekende werk voor loodsen, schippers en sjouwers. Hoewel sommige schepen in ballast thuisvoeren, hadden veel kapiteins een lading ivoor, goud, koffie, suiker en/of andere producten uit het Atlantisch gebied aan boord.

De groeiende Atlantische handel

De verbouw van commerciële landbouwgewassen in de West was één van de belangrijkste redenen voor het bestaan van de trans-Atlantische slavenhandel in de achttiende eeuw. De Nederlandse handel in tropische landbouwproducten uit binnen- en buitenlandse Atlantische koloniën nam in die eeuw sterk toe. Tussen 1700 en 1780 steeg de waarde van de Atlantische importen in de Republiek vanuit de Nederlandse koloniën in de West van gemiddeld f 4,3 miljoen per jaar tot meer dan f 22 miljoen per jaar.⁷ De belangrijkste import was ruwe suiker, hoewel in de tweede helft van de achttiende eeuw ook de invoer van koffie zeer omvangrijk werd. Daarnaast leverden de koloniën onder andere cacao, katoen en tabak. Na 1750 was ongeveer de helft van de uit Nederlandse koloniën geïmporteerde koloniale producten afkomstig uit Suriname, Essequibo/Demerara en Berbice. De andere helft werd ingevoerd via Curaçao en Sint Eustatius, notoire smokkelcentra die vooral handeldreven in koloniale producten van niet-Nederlandse koloniën.⁸ De spectaculaire groei van de Atlantische sector was niet

⁶ NL-MdbZA, MCC 21, vergadering 15 januari 1771 (scan 213), MCC 22, vergadering 17 juni 1783 (scan 178). In 1774 meldde zich ene heer Maarschalk uit Zoutelande bij de MCC. Hij bracht ook regelmatig tijding over het arriveren van MCC-schepen en ook hij kreeg daarvoor een douceur. De hoogte daarvan was afhankelijk van de vraag of hij de eerste melder was. NL-MdbZA, MCC 22, vergadering 6 september 1774 (scan 18).

⁷ Jan de Vries, 'The Dutch Atlantic Economies', in: Peter A. Coclanis (red.), *The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia, SC, 2005), 1-29, 19

⁸ Klooster, *Illicit Riches*, 176, tabel 7. Zie voor een verbeterde versie van deze tabel Wim Klooster, 'An Overview of Dutch Trade with the Americas, 1600-1800', in: Victor Enthoven and Johannes Postma (red.),

uniek voor Nederland. Ook de Atlantische importen in Groot-Brittannië, Frankrijk en Spanje namen sterk toe. De achttiende-eeuwse overzeese handel van Frankrijk werd zelfs in toenemende mate overheerst door tropische landbouwproducten, zodanig dat Paul Butel spreekt van de “Americanization of French commerce”.⁹ Ook in Nederland was de Atlantische handel één van de schaarse groeisectoren in de verder stagnerende nationale economie. Deze ontwikkelingen gingen niet voorbij aan Walcheren. Een belangrijke manier waarop Walcheren profiteerde van de toegenomen activiteit in het Atlantisch gebied was de slavenhandel. Daarnaast importeerden Walcherse kooplieden ook Atlantische producten in Middelburg en Vlissingen.

West-Afrikaanse producten en de slavenhandel

De Walcherse slavenhandel was onderdeel van een bredere ‘Afrikaanse vaart’, die ook de bilaterale handel op West-Afrika omvatte. Zowel slavenschepen als retourschepen keerden regelmatig terug op Walcheren met producten als ivoor, goud, peper, verfhout en was uit Afrika. Kantoren importeerden deze producten vooral van de kust van Guinea, want de handel op Loango-Angola was vrijwel exclusief gericht op slaven. De aanvoer van Afrikaanse producten op slavenschepen werd vanaf de jaren zestig van de achttiende eeuw steeds belangrijker voor Walcherse handelskantoren, doordat er een einde kwam aan de bilaterale vaart op Guinea.¹⁰ Een belangrijke oorzaak hiervoor waren de stijgende kosten. Waar die in de slavenhandel af te wentelen waren op de koloniale kopers van slaven, kregen reders van retourreizen juist te maken met dalende verkoopprijzen van belangrijke handelsproducten als was en verfhout.¹¹ Ook de MCC werd daardoor gedwongen om haar retourreizen op Guinea te staken. Deze compagnie reedde tussen 1730 en 1768 in totaal 38 maal een schip uit voor een retourreis, hoewel het merendeel van deze reizen (26) plaatsvond vóór 1755. Nadat de *Vliegende Faam* eind jaren zestig uit Guinea terugkeerde, besloten de directeuren geen nieuw retourschip meer uit te reden vanwege de stijgende kosten.

Riches from Atlantic Commerce: Dutch Trans-Atlantic Trade and Shipping, 1585-1817 (Leiden 2003), 365-384, 379.

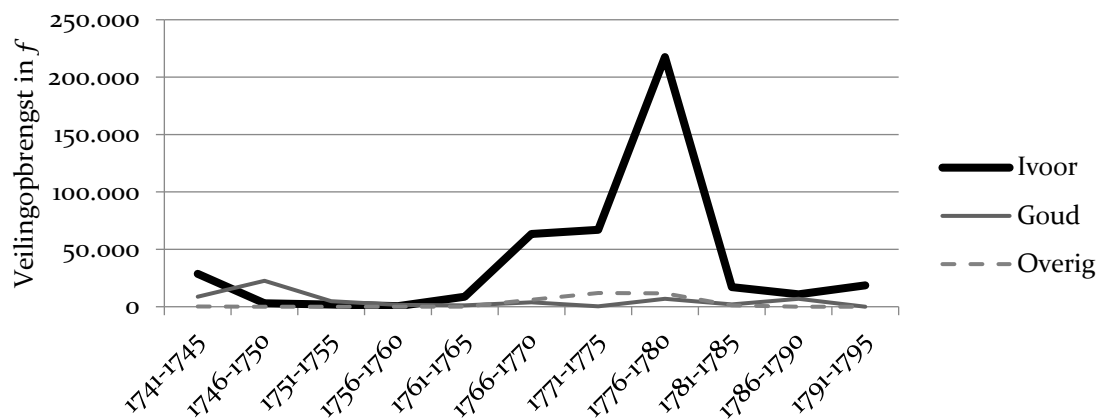
⁹ Paul Butel, ‘France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade’, in: James D. Tracy (red.), *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge 1993), 153-173, 159. Voor de toename van de Engelse importen, zie onder andere Jacob M. Price, ‘The Imperial Economy, 1700-1776’, in: P. J. Marshall and Alaine Low (red.), *The Oxford History of the British Empire: Volume II: The Eighteenth Century* (Oxford 1998), 101. Voor Spanje, zie Javier Cuenca-Esteban, ‘Statistics of Spain’s Colonial Trade, 1747-1820: New Estimates and Comparisons with Great Britain’, in: *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, XXVI, 2008/3.

¹⁰ Zie § 6.2 en vergelijk tabel 6-1.

¹¹ Uit *Memorie over de vaart en commercie langs en op de Kusten van Africa en America (...)*, geschreven door Walcherse slavenhandelaren, bijlage bij de Resolutien van de Staten van Holland, 3 september 1760.

De MCC voerde vanaf 1768 een strategiewijziging door ten aanzien van de handel in ivoor, was en andere Guineese producten. Vanaf dat jaar moesten kapiteins van slavenschepen naast hun slavenhandel extra aandacht besteden aan de inkoop van Afrikaanse producten. De directeuren gaven kapitein Noordhoek in 1772 bijvoorbeeld de opdracht mee om niet alleen slaven in te kopen, maar “ook zo veel olifantstanden & wasch (...) als ten besten kan geschieden”.¹² Vooral in de jaren zeventig combineerde de MCC de slavenhandel met de handel in ivoor. Het kwam daarbij goed uit dat de meeste MCC-schepen in deze periode op de Guineese Bovenkust voeren, waar Afrikaanse handelaren bij Kaap Lahoe grote hoeveelheden kwalitatief goede ivoor aanboden.¹³ De gewijzigde strategie blijkt ook uit de Middelburgse veilingopbrengsten van Afrikaanse producten afkomstig van MCC-slavenschepen, die na 1768 piekten (figuur 7-1). In hoeverre andere Walcherse handelskantoren die slavenschepen uitreedden op Guinea deze strategie volgden, is bij gebrek aan gegevens onzeker. Duidelijk is wel dat Walcheren ook na het aflopen van de directe retourhandel op West-Afrika niet verstoken bleef van ivoor. Dat blijkt ook uit het feit dat in Vlissingen in 1780 nog een ivoorbewerkingsfabriek van de grond kwam.¹⁴ Walcherse kooplieden exporteerden het grootste deel van de Afrikaanse ivoor echter in onbewerkte vorm.¹⁵

Figuur 7-1: Opbrengsten veilingen Afrikaanse producten van MCC-slavenschepen



Bronnen: MCC 167-1424 (scheepsboeken) en MCC 1733-1736 (factuurboeken). Het betreft de totale opbrengsten per periode van vijf jaar in guldens, enkel afkomstig van Afrikaanse producten die op slavenreizen zijn vervoerd.

¹² NL-MdbZA, MCC 666.3, Particuliere instructie voor kapitein Johannes Noordhoek, art. 8 (scan 21).

¹³ Falconbridge, *An Account*, 229.

¹⁴ Winkelman, *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*, I, 184. Van Druenen, *Vissers, kapers, arbeiders*, 577.

¹⁵ Gallandat, 'Beschrijving van een zonderling stuk yvoor', 353.

West-Indische producten en de slavenhandel

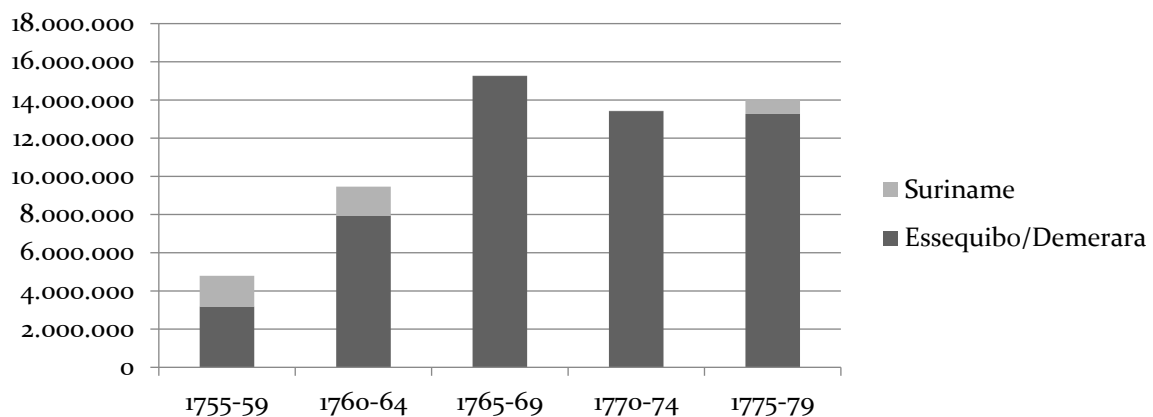
Slaven in de Atlantische koloniën van Nederland en andere Europese mogendheden produceerden onder meer suiker, koffie, tabak, katoen en cacao. Naar deze producten bestond een grote en groeiende vraag in Europa. Walcherse kooplieden importeerden voornamelijk suiker en koffie uit de West. In mindere mate handelden zij ook in katoen – een gewas dat vooral vanaf het eind van de jaren zeventig opkwam – en cacao. Twee lokale handelstakken verzorgden de aanvoer van deze producten: de bilaterale Walcherse vaart op de Nederlandse koloniën en de slavenhandel. Kapiteins van slavenschepen vervoerden regelmatig tropische landbouwproducten op hun terugreis uit de West, die verbouwd waren met de slavenmacht die ze zelf hielpen opbouwen.

De belangrijkste bron van West-Indische importen voor Walcheren was de bilaterale vaart op de koloniën. Walcherse kooplieden importeerden ook wel koloniale producten uit Sint Eustatius of andere Caribische eilanden, maar in de tweede helft van de achttiende eeuw haalden ze vooral West-Indische suiker en koffie uit de Zeeuwse kolonie Essequibo/Demerara. Zelfs na de openstelling daarvan voor niet-Zeeuwen in 1770 bleef die kolonie belangrijk voor Zeeland. Middelburgse kooplieden richtten in 1771 de 'Societeyt ter Navigatie op Essequibo en annexe Rivieren' (SNER) op om de handel verder te stimuleren. Ook andere Middelburgse kantoren, waaronder Spoors & Sprenger en Pieter de Bruin, waren actief in de bilaterale vaart op Essequibo/Demerara. Een klein deel van de West-Indische koloniale producten bereikte Walcheren in de ruimen van slavenschepen. In de Nederlandse plantagekoloniën in Zuid-Amerika gaven slavenhandelaren over het algemeen de voorkeur aan betaling in wissels. De schepen konden dan vrij snel weer in ballast terugkeren naar Walcheren en onnodige kosten en risico's vermijden. De meeste West-Indische retourladingen van de MCC kwamen tot halverwege de jaren zeventig dan ook van Curaçao en Sint Eustatius. Pas na de kredietcrises en de vele wisselprotesten kwam er verandering in deze situatie. Vanaf de tweede helft van de jaren zeventig voeren vrijwel alle MCC-schepen (die toen voornamelijk naar Suriname gingen) met een lading suiker en koffie voor rekening van de compagnie richting Middelburg. Voor de import van plantageproducten op Walcheren bleef de bilaterale vaart op de koloniën echter belangrijker dan de invoer op slavenschepen.

Hoe belangrijk Essequibo/Demerara was voor de import van suiker en koffie op Walcheren, blijkt uit overgeleverde koloniale exportstatistieken. De plantages die in Essequibo/Demerara gevestigd waren, exporteerden in de tweede helft van de achttiende eeuw jaarlijks tussen de twee en vijf miljoen pond ruwe suiker naar Nederland. De export van koffie steeg van enkele honderdduizenden pond in de jaren

zestig tot zo'n vijf miljoen pond in 1779. Ondanks de openstelling van de kolonie voor Hollandse handel in 1770, ging tot in de jaren tachtig van de achttiende eeuw het grootste deel van de suiker naar Zeeland. De koffie-exporten waren na 1770 iets evenrediger verdeeld over Holland en Zeeland.¹⁶ De plantageproductie in het nabijgelegen Suriname was overigens vele malen groter: in de tweede helft van de achttiende eeuw exporteerden Surinaamse planters jaarlijks tussen de vijftien en twintig miljoen pond suiker, terwijl de koffie-export steeg van zo'n vier miljoen pond halverwege de eeuw tot meer dan twintig miljoen pond rond 1775. Vrijwel alles werd echter naar Holland vervoerd.¹⁷ Datzelfde geldt voor de productie van het veel kleinere Berbice.¹⁸ Het is dan ook niet verwonderlijk dat het grootste deel van de ruwe suiker en de koffie op Walcheren afkomstig was van Essequibo/Demerara (figuren 7-2 en 7-3). Voor zover kooplieden Surinaamse suiker en koffie in Middelburg en Vlissingen aanbrachten, gebeurde dat vooral op slavenschepen en vooral in de tweede helft van de jaren zeventig.

Figuur 7-2: Export van suiker uit Suriname en Essequibo/Demerara naar Zeeland

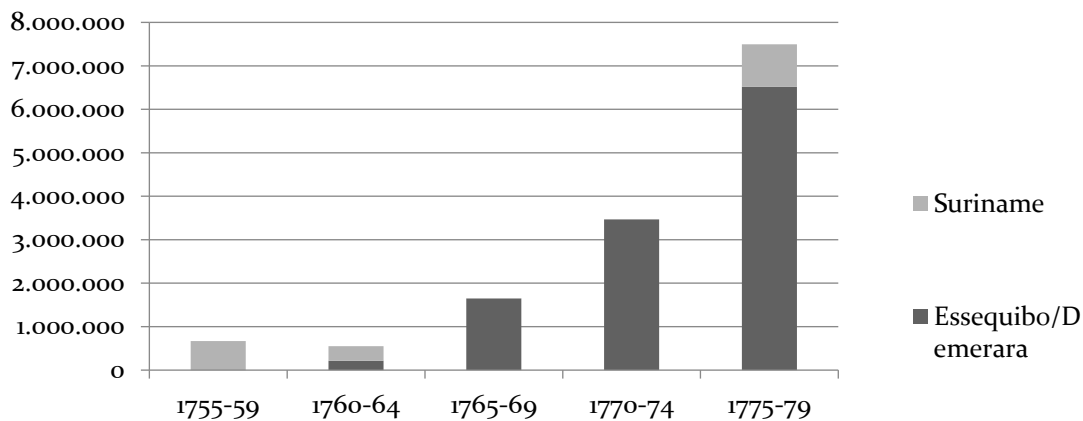


Bronnen: Bolingbroke, *A Voyage*, Postma, *Dutch Shipping and Trade with Surinam*.

¹⁶ Zie voor deze cijfers Henry Bolingbroke, *A Voyage to the Demerary* (Londen 1807), bijlage I, 397.

¹⁷ Johannes Postma, *Dutch Shipping and Trade with Surinam, 1683-1795*, database op easy.dans.knaw.nl/ui/datasets/id/easy-dataset:33971 [geraadpleegd op 19 maart 2018].

¹⁸ Over de exporten van Berbice is niet veel bekend. Aangezien deze kolonie in handen was van een Amsterdamse sociëteit, gingen de meeste exporten ongetwijfeld naar die stad. Zie ook Klaas Kramer, 'Plantation Development in Berbice from 1753 to 1779: the shift from the interior to the coast', in: *Nieuwe West-Indische Gids* 65, nr. 1/2 (Leiden 1991).

Figuur 7-3: Export van koffie uit Suriname en Essequibo/Demerara naar Zeeland

Bronnen: Bolingbroke, *A Voyage*, Postma, *Dutch Shipping and Trade with Surinam*.

Suiker, koffie, cacao en de lokale economie

Tussen 1765 en 1780 was de waarde van de jaarlijks op Walcheren ingevoerde suiker ongeveer een half miljoen gulden. De waarde van de ingevoerde koffie oversteeg aan het eind van de jaren zeventig zelfs die van de suiker. De lokale economie kon op verschillende manieren profiteren van deze handelsstroom. Om te beginnen moesten West-Indische planters een groot deel van hun handelsopbrengsten afstaan aan externe financiers. Volgens de schatting van een Surinaamse planter bedroeg de hoogte van de interestbetalingen een vijfde tot een kwart van de verkoopopbrengsten als de plantage geheel verhypothekerd was.¹⁹ Veel plantages waren in deze periode gefinancierd door middel van de eerder besproken negotiatieleningen. Op Walcheren waren enkele grote negotatiefondsen voor plantages in Essequibo/Demerara gevestigd, waarvan die van burgemeester Cornelis van der Helm Boddaert het belangrijkste waren. Veel intekenaars op Walcherse fondsen kwamen echter van buiten Zeeland, waardoor het effect hiervan op de lokale economie beperkt zal zijn geweest.²⁰ Het waren waarschijnlijk vooral de directeurs van de negotaties die profiteerden van dit systeem. Of dat altijd eerlijk ging is de vraag; Van der Helm Boddaert werd in ieder geval beschuldigd van grootschalige malversaties, vooral door Utrechtse en Hollandse investeerders in zijn negotaties.²¹

¹⁹ Zie Anthony Blom, *Verhandeling over den landbouw in de colonie Suriname* (Haarlem 1786), 120-162.

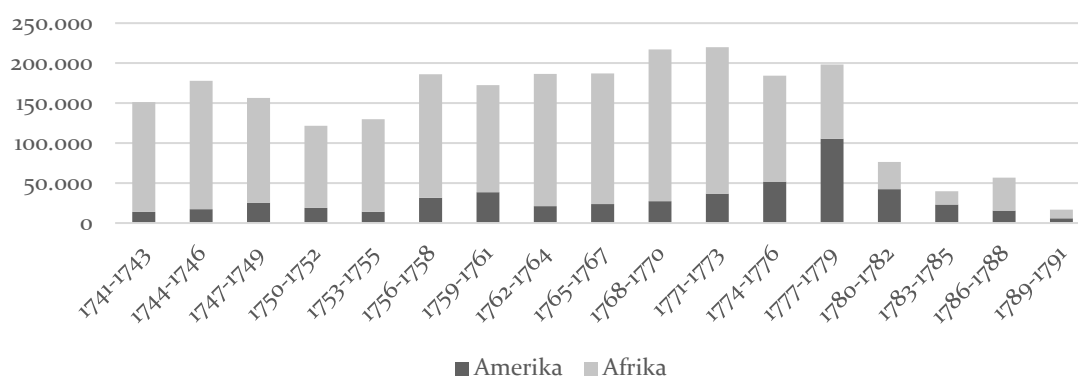
²⁰ Van de Voort, *Westindische plantages*, 103.

²¹ Zie onder andere de spectator *De Politieke Krayer*, nr. 227 (1785), 264-269. De anonieme briefschrijver klaagde over het feit dat Van der Helm Boddaert al sinds 1777 geen interest meer had uitbetaald aan de

Het was vooral de scheepvaartsector die profiteerde van de stroom West-Indische handelsproducten. Voor diverse (vooral Middelburgse) handelshuizen en rederijen was het transport van door slaven geproduceerde plantageproducten tussen Essequibo/Demerara en Walcheren een belangrijke activiteit. De hiervoor genoemde SNER was zelfs speciaal voor dat doel opgericht. De transportkosten die rederijen in rekening brachten bedroegen in deze periode vier duiten per pond suiker (of *f* 2,50 per honderd pond) en zes duiten per pond koffie (of *f* 3,75 per honderd pond).²² Gebaseerd op die tarieven, leverde alleen al het transport van suiker en koffie Zeeuwse rederijen tussen 1765 en 1780 per jaar rond de *f* 150.000 aan omzet op.

Anderen die meeprofitteerden van de koloniale handel waren verzekeraars, hoewel onzeker is of de scheepsladingen vooral in Zeeland verzekerd werden. Ook de stad Middelburg profiteerde in de vorm van belastingen en waaggeld, net als lokale dragers en schippers die de producten naar de veiling brachten. Verder verdienden de opkopers van de producten – veelal lokale handelshuizen – een handelsmarge. De aanvoer en verkoop van West-Indische koloniale producten op Walcheren was economisch gezien echter minder belangrijk dan de slavenhandel. Dat blijkt ook uit de inkomsten van de Zeeuwse Kamer van de WIC, die recognitie en lastgeld ontving van reders die schepen uitreedden naar bestemmingen in het octrooigebied van de Compagnie. Zeeuwse schepen die op Afrika voeren (veelal slavenschepen) waren voor de Zeeuwse WIC een veel belangrijker inkomstenbron dan schepen die rechtstreeks naar West-Indische koloniën voeren (figuur 7-4).

Figuur 7-4: Ontvangsten in *f* uit recognitie en lastgeld WIC Kamer Zeeland



Bron: NL-HaNA, 1.05.01.02 (WIC), inv. nrs. 270, 271.

investeerders, “ten minste aan de Hollandsche en Utrechtsche, want of de intime Zeeuwsche vrienden een veeg uit de pan gehad hebben, zou ik, als noch, niet direct durven zeggen”. Ibid, 267.

²² Zie ook Blom, *Verhandeling over den landbouw*, 127.

De economische impact van de stroom tropische plantageproducten naar Walcheren bleef beperkt doordat lokale ondernemingen nauwelijks extra waarde aan de ingevoerde producten toevoegden. Vooral de suiker zou zich daar wel voor hebben geleend: de ruwe suiker zoals die uit de koloniën kwam moest immers nog een raffinageproces ondergaan. In de handel was geraffineerde suiker bijna tweemaal zoveel waard als ruwe suiker.²³ Toch waren er op Walcheren in de tweede helft van de achttiende eeuw nauwelijks suikerraffinaderijen gevestigd. Halverwege de achttiende eeuw stonden er in Middelburg nog minstens twee van deze ondernemingen en Daniël Radermacher bezat in de jaren zestig nog 1/36^e part in twee suikerraffinaderijen. Vanaf 1770 verdwenen deze stilletjes uit zijn boekhouding en helaas ontbreken de gegevens om te achterhalen wat ermee gebeurd is.²⁴

Duidelijk is in ieder geval dat het grootste deel van de suiker werd opgekocht door handelaren die deze ongeraffineerd weer uitvoerden. Een deel zal naar Hollandse raffinaderijen zijn vervoerd, maar veel tropische landbouwproducten waren ook bestemd voor het Vlaamse achterland.²⁵ De registers van de convoien en licenten te Lillo (op de route naar Antwerpen) laten zien dat de handel tussen de Oostenrijkse Nederlanden en Zeeland aanzienlijk was.²⁶ Waarschijnlijk konden de Zeeuwse suikerraffinaderijen de concurrentie met Hollandse en buitenlandse raffinaderijen niet aan, mede door de beperkte schaal van de markt en het kleinere achterland. Cacao werd in Zeeland wel verwerkt tot een eindproduct. Middelburg bezat in de tweede helft van de achttiende eeuw bijvoorbeeld rond de tien cacaomolens en Zeeuwse chocolade genoot zelfs enige bekendheid in Nederland. De economische impact van deze nijverheidstak laat zich lastig inschatten, maar waarschijnlijk was deze niet heel groot vanwege de kleinschaligheid van de chocoladefabriekjes.²⁷

Vergeleken met de Hollandse markt in West-Indische landbouwproducten, was de Walcherse markt zeer bescheiden. Alleen al in Amsterdam kwam een veelvoud binnen van de suiker en koffie die jaarlijks op Walcheren werd geïmporteerd. Suriname

²³ N.W. Posthumus, *Nederlandsche prijsgeschiedenis I* (Leiden 1943), 135-142.

²⁴ NL-MdbZA, Verzameling Daniël Radermacher 12, 'Balance op 't grootboek van den Heere Mr. D. Radermacher, 1 januari 1769. De waarde van een part in twee suikerraffinaderijen "alhier" was f 473,40. In de balans over 1770 ontbreken de suikerraffinaderijen plotseling en bij gebrek aan journaalboeken is niet te achterhalen hoe deze uit de boekhouding zijn verdwenen. In 1762 werd in de Middelburgsche Courant "een schoone party materialen en gereedschappen van een suiker raffinadery" te koop aangeboden. *Middelburgsche Courant*, 9 maart 1762.

²⁵ Brusse, *Gevallen stad*, 59-60.

²⁶ J.M.G. Leune, *Lillo en Liefkenshoek*, 3c (Brussel 2006), 224-232.

²⁷ Zie A. A. Fermin, *Cacao in Middelburg. Archiefonderzoek naar de opkomst en de neergang van de Middelburgse cacao- en chocoladeindustrie, 1703-1869* (ongepubliceerd werkstuk Universiteit Leiden, 1991). Zie ook 'Chocolademolens en de Fak Brouwers', in: *De Wete* 27/2 (april 1998), 2-11.

was een belangrijke leverancier voor de Amsterdamse stapelmarkt. Het economisch belang van die kolonie voor de inwoners van de Amstelstad was dan ook groot. De bilaterale vaart op de kolonie leverde veel werkgelegenheid op en een groot deel van de ruwe suiker werd in de stad geraffineerd. Dat bezorgde niet alleen de suikerraffinaderijen werk, maar ook aanverwante beroepsgroepen als pottenbakkers en kuipers.²⁸ De suikerraffinage in Holland was van zo'n omvang, dat alleen de Nederlandse West-Indische koloniën niet voldoende ruwe suiker konden leveren. Kooplieden haalden daarom ook veel ruwe suiker uit Franse havens. De markt voor Franse suiker in de Republiek was aanvankelijk geconcentreerd in Rotterdam, maar Amsterdam trok deze in de tweede helft van de achttiende eeuw steeds meer naar zich toe.²⁹

In 1776 waren er in heel Holland niet minder dan 156 suikerraffinaderijen actief, wat in schril contrast staat met de afwezigheid van Walcherse raffinaderijen.³⁰ Voor een gedeelte is de grootschaligheid van de Hollandse markt in tropische landbouwgoederen te verklaren door het feit dat in die provincie veel meer mensen woonden; Amsterdam was bijvoorbeeld zo'n tien keer groter dan Middelburg. De doorslaggevende factor was echter de goede Hollandse verbinding met andere Europese regio's. Vooral de Rijnvaart naar de Duitse gebieden nam in de loop van de achttiende eeuw een grote vlucht en de geëxporteerde producten bestonden steeds meer uit koloniale producten als suiker en koffie, maar ook onder meer tabak en indigo. Volgens een groep Amsterdamse kooplieden was de Rijnhandel in 1770 "één van de bloeyendste gedeeltens van den kwynenden koophandel".³¹ De import van door slaven geproduceerde koloniale producten vormde zo de basis voor een belangrijke heroriëntatie van de internationale handel van Nederland.³² Walcheren profiteerde van die ontwikkeling niet mee, op de slavenhandelaren die arbeiders voor de plantage leverden na.

7.2 Macro-economie en slavenhandel

Volgens François Valentijn (1666-1727) was de slavenhandel de oudste handel ter wereld.³³ De Dordtse predikant doelde specifiek op de handel in mensen die hij tegenkwam in Oost-Indië, maar de trans-Atlantische slavenhandel was een bijzonder

²⁸ J.G. van Dillen, 'Memorie betreffende de kolonie Suriname', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 24 (Den Haag 1950), 162-167.

²⁹ NL-HaNA, 1.01.47.27 (Admiraliteiten XXXVII / Van de Heim) 55, ongedateerde "beschouwing van den koophandel van suiker, zoo als die vooral word gedreven in de Vereenigde Nederlanden".

³⁰ De Vries en Van Der Woude, *Nederland 1500-1815*, 386-387.

³¹ *Nieuwe Nederlandsche Jaerboeken*, 381-382, uit rekwest van Amsterdamse kooplieden, 2 mei 1770, 382.

³² Zie ook De Vries, *De economische achteruitgang der Republiek*, (Leiden 1968).

³³ Geciteerd in: Markus Vink, "The World's Oldest Trade": Dutch Slavery and Slave Trade in the Indian Ocean in the Seventeenth Century," *Journal of World History* 14/2 (najaar 2003), 131-177.

fenomeen. De achtergrond ervan was de steeds verder geïntegreerde Atlantische economie. Europese handelaren reduceerden miljoenen Afrikanen tot mensen zonder geschiedenis en gedwongen arbeidskrachten. Deze praktijk beïnvloedde de economie van drie continenten. Op Walcheren had de slavenhandel een enorme impact, maar wat was de bredere – macro-economische – impact van deze handelstak op de Nederlandse economie?

Slavenhandel en economische moderniteit

Vanaf de opkomst van de trans-Atlantische slavenhandel in de zestiende eeuw tot de afschaffing ervan in de negentiende eeuw, voerden Europese slavenhandelaren meer dan 12,5 miljoen Afrikanen weg uit hun continent naar de koloniën in Noord- en Zuid-Amerika en het Caribisch gebied. De absolute piek van deze handel in mensen was de achttiende eeuw, toen bijna 6,5 miljoen Afrikanen als slaaf werden ingescheept. Engeland was in die eeuw de grootste slavenhandelsnatie met meer dan 2,5 miljoen inschepingen, op de voet gevolgd door Portugal. Nederlandse slavenhandelaren voerden in de achttiende eeuw zo'n 330.000 mensen weg uit Afrika.³⁴ Door deze handel verloren sommige streken in Afrika veel potentieel productieve inwoners, terwijl de bevolkingsopbouw van Amerikaanse en Caribische koloniën sterk veranderde.

Het debat over de bredere economische impact van de slavenhandel op Europa is gelaagd en zeer complex. Het gaat vaak hand in hand met pogingen om te verklaren waarom westerse landen in de afgelopen eeuwen relatief rijk werden. Ergens tussen grofweg 1750 en 1850 ontstond in Engeland een aanhoudende periode van spectaculaire economische groei, een periode bovendien waarin het land als eerste ter wereld grootschalige industrialisatie doormaakte. Andere Europese landen volgden later. De moderne economische groei leidde in de negentiende eeuw tot een *Great Divergence*, waarin de industrialiserende Europese landen de rest van de wereld in economisch opzicht ver achter zich lieten. Historici zoeken al vele decennia naar de precieze oorzaken van deze ontwikkeling. Geweld, uitbuiting en plundering door westerse landen nemen in veel verklaringsmodellen een centrale plaats in. De slavenhandel past naadloos in een dergelijk model. Zeker op basis van huidige morele standaarden was dit een gruwelijke en gewelddadige manier om koloniën van arbeiders te voorzien. De slaven werkten op plantagecomplexen om tropische landbouwproducten als suiker, koffie, katoen en tabak te produceren voor de Europese markt. Door hun gedwongen

³⁴ TSTD Estimates, Slavevoyages.org [bezocht op 16 februari 2018].

deelname aan het Atlantische handelssysteem betaalden zij ongewild de hoogste prijs om de Europese economie te voorzien van deze luxeproducten.

De invloedrijkste these over relatie tussen de slavenhandel en industrialisatie in Engeland is afkomstig van de Trinidadiaanse historicus Eric Williams. Zijn boek *Capitalism and Slavery* (1944) gaat over de rol van industrieel kapitalisme bij de uiteindelijke afschaffing van slavernij. Williams poneert echter ook de stelling dat de Industriële Revolutie mede gefinancierd was door slavernijwinsten.³⁵ Hij noemt in het bijzonder de Engelse slavenhandel, een sector die volgens hem hoge winsten zou hebben behaald in de achttiende eeuw.³⁶ Williams was duidelijk beïnvloed door Karl Marx en diens concept van *ursprünglichen Akkumulation*. Marx doelde hiermee vooral op de concentratie van kapitaal in de handen van een kapitalistische klasse, terwijl anderen gedwongen werden hun eigen arbeidskracht te verkopen om in hun levensonderhoud te voorzien. Maar hoe accumuleerden de kapitalisten hun kapitaal om de kapitalistische cyclus in gang te zetten? Mede door winsten behaald middels "Eroberung, Unterjochung, Raubmord, kurz Gewalt".³⁷ De theoreticus wees onder andere op de slavenhandel.³⁸

Eric Williams probeerde deze relatie ook aan te tonen. Toen hij zijn onderzoek deed in de jaren dertig van de vorige eeuw, was er echter nog maar weinig bekend over de winsten van de slavenhandel. Economisch historici als David Richardson, Robert Thomas, Richard Bean en Roger Anstey toonden als antwoord op Williams overtuigend aan dat de Engelse slavenhandel geen fabelachtige winsten opleverde in de achttiende eeuw.³⁹ Het gemiddelde winstniveau van slavenreizen was hooguit 10 procent. Stanley Engerman berekende dat de bijdrage van de slavenhandel aan het nationale inkomen in 1770 niet meer dan 0,54 procent was.⁴⁰ Zelfs in het onwaarschijnlijke geval dat alle winsten beschikbaar waren voor industriële investeringen, zou de bijdrage van de Engelse slavenhandel aan de kapitaalvorming marginaal zijn. Een tweede argument tegen Williams betrof zijn aanname dat de vroege industrie gefinancierd was met grote

³⁵ Eric Williams, *Capitalism and Slavery*, (Richmond 1944), 98-105.

³⁶ Ibid, 36-37.

³⁷ Karl Marx, *Das Kapital. Kritik der politischen Oekonomie* (tweede druk, Hamburg 1872), I, 743. Merk op dat 'kapitaal' voor Marx niet gelijkstaat aan 'een grote zak met geld', er zijn bijvoorbeeld ook specifieke (kapitalistische) productierelaties voor nodig.

³⁸ Ibid, 782, 789. Marx wees in de Britse casus vooral binnenlandse oorzaken aan voor *ursprünglichen Akkumulation*, zoals de *enclosure*-beweging. Enkele van zijn navolgers wezen sterker dan hijzelf op het belang van imperialisme. Zie vooral Immanuel Wallerstein, *The Modern World System* (diverse delen en edities).

³⁹ Richardson, 'Profitability in the Bristol-Liverpool Slave Trade', Thomas en Bean, 'The Fishers of Men', David Eltis en Stanley L. Engerman, 'The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain', in: *The Journal of Economic History* 60/1 (2000), 123-144.

⁴⁰ Stanly L. Engerman, 'The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis', in: *The Business History Review* 46/4 (1972), 430-443, 440.

kapitalen. Uit onderzoek van met name François Crouzet blijkt dat vroege industrialisatie maar weinig afhankelijk was van extern kapitaal en dat de eerste industrieën hun machinerie grotendeels financierden met ingehouden winsten.⁴¹ Het uitgangspunt van kapitaalaccumulatie als voorwaarde voor industrialisering is daardoor ter discussie gekomen. Ook nu overtuigend is aangetoond dat de winsten in deze handelstak niet spectaculair waren, is het debat over de economische effecten van de slavenhandel echter verre van beslecht. De discussie richt zich vooral op de impact van het bredere 'Atlantische systeem', omdat de plantageproductie in dat systeem gebaseerd was op de exploitatie van slaven.

Het Atlantische systeem

De slavenhandel was een cruciale schakel in de achttiende-eeuwse trans-Atlantische handel. West-Indische planters hadden continu nieuwe slaven uit Afrika nodig om hun plantageproductie (grotendeels bestemd voor Europa) op peil te houden.⁴² In dit verband spreken historici van het 'Atlantische systeem'.⁴³ De toenemende handel in het Atlantisch gebied is door sommige economisch-historici aangewezen als hoeksteen van de ontwikkeling naar moderne economische groei.⁴⁴ Om dat te bewijzen zijn sterke aanwijzingen nodig dat deze sector een onvervangbare rol speelde. Het bewijs is lastig te leveren, doordat historici het oneens zijn over de belangrijkste factoren die de zogenoemde *Great Divergence* inluidden. Enkele veel gegeven verklaringen zijn een grote toename van beschikbaar kapitaal voor industriële investeringen, de ontwikkeling van instituties als banken en eigendomsrechten, wetenschap en technologische innovatie, toenemende arbeidsdeling, een consumptierevolutie, een toename van intercontinentale handel en een machtig staatsapparaat dat al deze factoren aanstuurde.⁴⁵ Het is niet voldoende om aan te tonen dat het Atlantische systeem een

⁴¹ François Crouzet, *Capital Formation in the Industrial Revolution* (Londen 1972). Volgens Crouzet was de Williams-thesis "unfounded", "misleading" en "based on a few random and unrepresentative examples of West India merchants having become bankers or manufacturers". Ibid, 7. Williams formuleerde zijn these overigens zorgvuldig. Hij ontkende niet dat de "growth of the internal market in England" en "the ploughing-in of the profits from industry" ook belangrijk waren. Williams, *Capitalism and Slavery*, 106.

⁴² In theorie hadden ook vrije arbeiders op plantages kunnen werken. Olivier Pétré-Grenouilleau bekritiseert dan ook de syllogistische redenering dat 1. de slavenhandel noodzakelijk was voor Atlantische handel, 2. Atlantische handel noodzakelijk was voor economische modernisering en dus 3. de slavenhandel noodzakelijk was voor economische modernisering. Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négriers. Essai d'Histoire Globale* (Parijs 2004), 337-338. Vooral voor suikerproductie werden historisch gezien echter vaak onvrije arbeiders gebruikt. Het is de vraag of de achttiende-eeuwse suikerproductie zo hoog zou zijn geweest zonder slavernij.

⁴³ Hiervan bestaat geen eenduidige definitie. Zie Emmer, 'The Myth of Early Globalization'.

⁴⁴ Zie voor een bespreking Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade, and the British Economy*) of Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités Négriers*, 315-358.

⁴⁵ Peer Vries, *Escaping Poverty. The Origins of Modern Economic Growth* (Göttingen 2013), passim.

bepalende invloed had op één van deze factoren, de onderzoeker moet tevens aantonen dat deze factor belangrijk was voor het ontstaan van moderne economische groei. Dat het debat over de impact van slavenhandel en slavernij zo gekoppeld is aan het debat over de *Great Divergence*, komt vooral door de Engelse casus. Engeland was het eerste land ter wereld waar grootschalige industrialisatie plaatsvond. Tegelijk was dit land in de achttiende eeuw de grootste slavenhandelsnatie.

Historici die pleiten voor een belangrijke rol van het Atlantische systeem bij de industrialisatie ontwikkelden in de afgelopen jaren een breed palet aan argumenten om deze these kracht bij te zetten. Over dit onderwerp is een bibliotheek vol geschreven, waarin onderzoekers vrijwel ieder aspect van de vroegmoderne Atlantische handel behandelen. Er zijn echter wel twee thema's die steeds terugkeren in betogen over de impact van de Engelse slavenhandel.

1. Handel met de Atlantische koloniën was cruciaal voor de economische ontwikkeling in Engeland

Dat internationale handel een grote rol speelt in economische ontwikkeling is niet vanzelfsprekend, zeker niet als het gaat om vroegmoderne intercontinentale handel. In veel economische modellen neemt internationale handel een ondergeschikte rol in ten opzichte van de binnenlandse economische dynamiek. Om aan te tonen dat het Atlantische systeem belangrijk was voor industrialisatie, is het dus noodzakelijk om vast te stellen dat internationale handel een cruciale externe stimulans opleverde. Findlay en O'Rourke beargumenteren in een recente studie dat de Britse de interne markt te klein was om de schaal van de industrialisatie te verklaren.⁴⁶ Ook Joseph Inikori hanteert dit argument. Veel belangrijker dan de bijdrage van de slavernijwinsten aan kapitaalaccumulatie, was volgens hem de handel tussen Engeland en haar Atlantische koloniën. De vraag naar producten in de slavenhoudende Engels-Atlantische koloniën stimuleerde de industriële productie in de achttiende eeuw.⁴⁷ Deze koloniën waren bovendien niet alleen belangrijk als afzetmarkt, maar ook als producent van tropische landbouwproducten. Hoewel in de achttiende eeuw de suikerproductie het grootst was in de Atlantische koloniën, was ook een groeiende rol weggelegd voor katoen. De invoer van dit product in Engeland zorgde voor veel bedrijvigheid in de katoenverwerkende industrie. Bovendien vond industrialisatie het eerst ingang in de katoensector in de

⁴⁶ Ronald Findlay en Kevin H. O'Rourke, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium* (Princeton 2007).

⁴⁷ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, passim. Een belangrijk deel van Inikori's bewijs is zijn aanname dat de kernregio van de Britse achttiende-eeuwse industrialisatie in het aanvankelijk relatief onderontwikkelde Noord-Engeland lag. Deze regio had (via onder andere Liverpool) echter wel een sterke handelsrelatie met Brits-Atlantische koloniën.

achttiende eeuw en de industriële katoenverwerking was in de negentiende eeuw de belangrijkste Engelse industrie.

2. Het Atlantische systeem had een positief effect op kapitaalvorming, instituties en staatsmacht

Ondanks de felle aanvallen door economisch historici als Engerman en Anstey, is het idee dat het Atlantische systeem een belangrijke bron was van kapitaalaccumulatie niet verdwenen. Robin Blackburn wijst erop dat vroege industrieën weliswaar weinig externe kapitaalbehoefte hadden, maar dat voor de totale investeringen in infrastructuur en commercieel krediet in Engeland wel een enorme kapitaalbehoefte bestond.⁴⁸ Op basis van een synthese van eerdere berekeningen over de opbrengsten van de slavenhandel en Atlantische koloniën voor de economie, concludeert hij dat de hoogte van de Engelse 'Atlantische winsten' in 1770 tussen de 20 procent en 30 procent van de totale investeringen in kapitaalgoederen was. Sven Beckert schetst de opkomst van wat hij noemt 'war capitalism' in Europa vanaf de zestiende eeuw, een pre-industriële vorm van kapitalisme die gebaseerd was op uitbuiting van niet-westerse landmassa's en arbeidskracht. *War capitalism* (waaronder de uitbuiting van slaven in het Atlantisch gebied) leidde volgens hem tot sterke instituties en staten in Europa.⁴⁹ Beide ziet hij als onmisbare voorwaarden voor de latere industrialisatie.⁵⁰ Daron Acemoglu, Simon Johnson en James Robinson tonen aan dat in Europese landen met veel Atlantische handel instituties tot ontwikkeling kwamen die een gunstige invloed uitoefenden op economische groei op de lange termijn.⁵¹

De zoektocht naar een relatie tussen het Atlantische systeem en industrialisatie overheerst het debat over de economische impact van de slavenhandel. Een consensus is ook nog niet bereikt en de meningen liggen ver uit elkaar. Volgens Joseph Inikori was de trans-Atlantische slavenhandel bijvoorbeeld onmisbaar bij de totstandkoming van de moderne wereld.⁵² Deirdre McCloskey stelt daarentegen dat de markt voor dienstmeisjes groter was en meer invloed had op de economie.⁵³ Het debat over de Engelse

⁴⁸ Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800* (Londen 1997), 531-532. Vergelijk Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 315-316.

⁴⁹ Sven Beckert, *Empire of Cotton. A Global History* (New York 2015), xv-xviii, 38-39, 52-55.

⁵⁰ In zijn nadruk op de rol van de staat klinkt Karl Polanyi door, zie Karl Polanyi, *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time* (New York 1944).

⁵¹ Daron Acemoglu, Simon Johnson, James Robinson, 'The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth', in: *American Economic Review*, 95/3: 546-579.

⁵² Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England*, passim.

⁵³ Deirdre McCloskey, *Bourgeois Dignity. Why Economics Can't Explain the Modern World* (Chicago 2010), 222.

slavenhandel is niet rechtstreeks te vertalen naar de Nederlandse casus. In het vroegmoderne Nederland kwamen revolutionaire productietechnieken in de industrie niet van de grond en was de slavenhandel kleinschaliger, maar dat betekent niet dat de impact per definitie marginaal was.

De Nederlandse casus

De uitgangspunten van het onderzoek naar de impact van de slavenhandel op de Nederlandse economie zijn verschillend: Nederland industrialiseerde pas in de tweede helft van de negentiende eeuw. Een directe link tussen de in 1814 verboden trans-Atlantische slavenhandel en industrialisatie is daardoor afwezig. Onwaarschijnlijk is eveneens dat deze handelstak in Nederland een cruciale rol zou hebben gespeeld bij de *Great Divergence*. Ook gedurende de achttiende eeuw vonden er in de Nederlandse economie geen spectaculaire ontwikkelingen plaats. De nationale economie draaide stationair en van een economische *take-off* was geen sprake. Sterker nog: de relatieve achteruitgang ten opzichte van andere Europese landen was een punt van zorg en discussie na 1780. Toch had de Nederlandse economie veel 'moderne' kenmerken, zoals vrije markten voor productiefactoren, een hoge agrarische productiviteit, gunstige instituties en een geavanceerde maatschappelijke organisatie.⁵⁴ Bovendien beschikte een kleine elite over veel kapitaal, waar ze echter nauwelijks productieve investeringsbestemmingen voor kon vinden. Wat was de rol van de trans-Atlantische handel binnen deze modern ogende, maar pre-industriële economie?

In navolging van Angelsaksische historici, doen ook Nederlandse historici tegenwoordig volop onderzoek naar de economische effecten van de trans-Atlantische handel. Hoewel ik me in deze studie vooral richt op de lokale effecten van de slavenhandel, zijn enkele korte opmerkingen over de impact het bredere 'Atlantische systeem' op de achttiende-eeuwse Nederlandse economie in dit kader relevant. Op het eerste gezicht lijkt de trans-Atlantische handel geen economische rol van betekenis te hebben gespeeld in het Nederland van de achttiende eeuw. In tegenstelling tot Engeland had Nederland geen Atlantische koloniën die konden dienen als belangrijk afzetgebied voor in Nederland vervaardigde producten. Migratie naar de West was in Nederland weinig populair, mede doordat er geen Nederlandse koloniën met een gematigd klimaat waren op het westelijk halfrond.⁵⁵ Bovendien was het loonniveau relatief hoog en de

⁵⁴ De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 798.

⁵⁵ Er is minder bekend over de aantallen vroegmoderne Europese migranten naar de West, dan over de aantallen gedwongen Afrikaanse migranten. Zie voor enkele schattingen over vroegmoderne Nederlandse migratie naar de West David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas* (New York 2000), 9-10. Jan Lucassen, *Dutch Long Distance Migration. A Concise History 1600-1900*, IISG-Research Papers

bevolking relatief klein.⁵⁶ De volkrijkste Nederlandse West-Indische kolonie was Suriname, waar in de jaren zeventig van de achttiende eeuw zo'n 60.000 mensen woonden. Het overgrote deel van hen (zo'n 95 procent) was van Afrikaanse afkomst en onvrij.⁵⁷ Zij hadden geen of weinig geld te besteden aan geïmporteerde producten. Plantage-eigenaren voorzagen hun slaven onder meer van kleding, maar die was zelden in Nederland gefabriceerd. De Nederlandse koloniën vormden dan ook geen grote stimulans tot verhoging van de productie van Nederlandse goederen, in tegenstelling tot de Engelse koloniën in de West. Daar woonden in deze periode zo'n twee miljoen mensen, van wie het merendeel vrij was.⁵⁸ Deze kolonisten woonden vooral in de latere Verenigde Staten, dat ook na de Onafhankelijkheidsoorlog (1776-1783) een belangrijk afzetgebied van Engelse industriële productie bleef.

Ook de Atlantische importen lijken bij een oppervlakkige beschouwing geen exceptionele economische effecten te hebben veroorzaakt in Nederland. De totale waarde van de (voornamelijk door slaven geproduceerde) importen uit de West aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog in 1780 lag tussen de f 22 en f 30 miljoen. Dat was meer dan de waarde van de totale importen uit de Oost door de VOC.⁵⁹ De Atlantische koloniën leverden vooral suiker en koffie. Koffie had geen industriële bewerking nodig, terwijl de potentiële impact van suikerraffinaderijen veel beperkter was dan die van de katoensector. Sven Beckert wijst erop dat de verwerking van katoen veel sterkere *forward* en *backward linkages* met de rest van de economie kende dan suikerraffinage, zoals het verven van de geproduceerde stoffen en de productie van steeds geavanceerder machines.⁶⁰ Het economische potentieel van het Nederlandse Atlantische systeem was dus beperkter.

Als we de veronderstelde connectie tussen de Atlantische handel en een industriële *take-off* loslaten, blijkt echter dat deze handelsstroom wel degelijk belangrijk was voor de Nederlandse economie. In de Nederlandse casus was de impact van de Atlantische koloniën op de nationale industrie gering, maar voor de dienstensector

(Amsterdam 1991), 22-23. Victor Enthoven, 'Dutch Crossings. Migration between the Netherlands and the New World, 1600-1800', in: *Atlantic Studies: Literary, Cultural and Historical Perspectives*, 2/2 (2005), 153-176. Gijs Kruijtzter, 'European Migration in the Dutch Sphere', in: Gert Oostindie (red.), *Dutch Colonialism, Migration and Cultural Heritage* (Leiden 2008), 57-154. Het is in ieder geval duidelijk dat het Europese bevolkingsaandeel in de Nederlandse West-Indische koloniën niet groot was.

⁵⁶ Eltis, *Rise of African Slavery*, 36-37.

⁵⁷ Alex van Stipriaan, *Surinaams Contrast. Roofbouw en overleven in een Caraïbische plantagekolonie, 1750-1863* (Leiden 1993), 311-314.

⁵⁸ Jack P. Greene, *Pursuits of Happiness. The social development of early modern British colonies and the formation of American culture* (Chapel Hill 1988), 152-153.

⁵⁹ Victor Enthoven, 'An assessment of Dutch transatlantic commerce', 443.

⁶⁰ Beckert, *Empire of Cotton*, xvii. Zie ook Eltis en Engerman, 'The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain', 135.

waren ze van groot en groeiend belang. In een langdurige periode van economische stagnatie in de achttiende eeuw, was het juist deze Atlantische handel die fors toenam.⁶¹ Volgens een recente schatting hing ongeveer 5,5 procent van het nationale inkomen van Nederland rond 1770 samen met de Atlantisch-koloniale handel. Voor de provincie Holland gaat het zelfs om meer dan 10 procent.⁶² De precieze hoogte van dit percentage is minder interessant dan de nadere uitsplitsing ervan. Die leert namelijk dat het gegenereerde inkomen uit de handel in Atlantische, “slave-based” producten in Nederland vooral terechtkwam in de dienstensector. De enige industriële sectoren waar de Atlantische handel een grote invloed op uitoefende, waren de scheepsbouw en de suikerraffinage. Daar kwamen in de achttiende eeuw echter geen revolutionaire innovaties tot stand die de economie konden transformeren. Bovendien was de suikerraffinage van beperkt belang voor de economie als geheel en stonden de Nederlandse raffinaderijen onder zware druk door internationale concurrentie.⁶³

In tegenstelling tot de suikerverwerking, waren scheepvaart en handel wel van enorm economisch belang in het achttiende-eeuwse Nederland. Dat gold zeker voor de zeeprovincies. Een kwart van de totale Nederlandse inkomsten uit internationale scheepvaart en zelfs meer dan een derde van dat uit internationale handel was rond 1770 gerelateerd aan het Atlantische systeem.⁶⁴ Bovendien stond de Atlantische handel in Nederland aan de basis van de eerdergenoemde heroriëntatie van de internationale handel. Een groot deel van de suiker en koffie uit Nederlandse en buitenlandse West-Indische koloniën werd in de achttiende eeuw via de Rijn opnieuw uitgevoerd naar het Duitse achterland. Zoals een groep Hollandse kooplieden het in 1770 verwoordde:

(...) indien men den loop van den Rhyn op de Landkaarten slegts nagaat, is 't klaar, dat de providentie ons Land zoo heeft geplaatst, dat de landen, liggende aan de Maze, den Rhyn, de Moezel, en zelfs aan den Main tot Frankfort toe, geene goederen kunnen trekken van Hamburg met meerder voordeel dan uit Holland, als eenige ligte en precieuse waaren (...) ⁶⁵

⁶¹ Jan de Vries, ‘The Dutch Atlantic Economies’, 19.

⁶² Pepijn Brandon en Ulbe Bosma, ‘The impact of Atlantic slavery on the Dutch economy in the second half of the eighteenth century’, zal in 2019 worden gepubliceerd. Piet Emmer kwam eerder met een schatting van 3,33 procent, ‘The Dutch and the making of the second Atlantic System’, in: Solow (red.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, 75-96, 89.

⁶³ De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 386-387.

⁶⁴ Brandon en Bosma, ‘The impact of Atlantic slavery’, tabel 3.

⁶⁵ *Nieuwe Nederlandsche Jaerboeken*, 397. Ook Cornelis Visser meent dat de landwegen naar Hamburg – en ook naar Oostende – in te slechte staat waren om sterke concurrentie voor de Rijnvaart van de Republiek op te leveren. Visser, *Verkeersindustrieën te Rotterdam*, 18.

De toegenomen handel in koloniale producten met het Duitse achterland was een voorafschaduw van latere economische ontwikkelingen in Nederland. Tot vandaag de dag is het Duitse achterland immers een zeer belangrijke handelspartner.

De economische impact van de Nederlandse slavenhandel

Bij zijn bespreking van het economische belang van de Nederlandse slavenhandel wijst Piet Emmer terecht op de kleinschaligheid ervan ten opzicht van de totale economie.⁶⁶ Speelde de slavenhandel binnen de Walcherse economie een rol van betekenis, op nationale schaal was het een kleine handelstak. Karwan Fatah-Black en Matthias van Rossum berekenden recent de brutomarge van alle Nederlandse slavenreizen om de economische impact ervan vast te stellen. Daarvoor combineerden ze gegevens over de aantallen door Nederlandse handelaren als slaaf verkochte mensen met de brutomarge per verkochte slaaf (verkoopprijs in kolonie minus inkoopprijs in Afrika). Volgens beide auteurs lag de brutomarge van de Nederlandse slavenhandel in de tweede helft van achttiende eeuw jaarlijks ongeveer tussen f 200.000 en f 1,4 miljoen.⁶⁷ Een groot deel van deze brutomarge werd in Nederland besteed, onder andere aan scheepsreparaties, zeeverzekeringen en proviandering. Maar ook met deze definitie van economische impact is het aandeel van deze handelstak in de totale economie beperkt.⁶⁸

De brutomarge is niet de beste indicator om het belang van de slavenhandel voor de economie te schatten. Om de brutomarge te berekenen, moet de inkoopprijs van de verkoopprijs worden afgetrokken. Juist de inkoopprijs van slaven in Afrika kon een impact hebben op de Nederlandse economie, omdat slavenhandelaren deze prijs voldeden in Europese producten. Hoewel uit deze studie blijkt dat Walcherse slavenhandelaren vrijwel alle handelsgoederen voor West-Afrika van buiten Nederland importeerden, onderschat de brutomargemethode de economische impact van de slavenhandel door de productie van deze goederen buiten beschouwing te laten.⁶⁹ Een

⁶⁶ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 172-173.

⁶⁷ Van Rossum en Fatah-Black, 'Wat is winst?', in: *TSEG* 9/1, 3-29.

⁶⁸ Vergelijk Vries, *Escaping Poverty*, 258. Voor verdere kritiek op de brutomargemethode, zie Piet Emmer, 'Winst in de marge?', in: *TSEG* 9/4, 64-70. David Eltis, Piet Emmer en Frank D. Lewis, 'More than profits? The contribution of the slave trade to the Dutch economy: assessing Fatah-Black and Van Rossum', in: *Slavery & Abolition* 37/4 (2016), 724-735.

⁶⁹ Een voorbeeld uit de boekhouding van de MCC kan dit illustreren. De Middelburgse kruitmolen *De Gouden Draak* leverde in 1770 voor een slavenreis van het MCC-schip *Nieuwe Hoop* ruim 3.800 pond buskruit. De directeurs van de compagnie betaalden hiervoor zo'n f 1.300 aan Abraham van Hoornbeek, de boekhouder van deze kruitmolen. Het grootste deel van het bestelde buskruit (3.000 pond) was bestemd om in West-Afrika in te ruilen tegen slaven, (NL-MdbZA, MCC 847.2, factuur Abraham van Hoornbeek voor 3.028 pond buskruit, 28 maart 1770 (scan 41)), terwijl de rest bestemd was voor eigen gebruik aan boord van het schip (ibid, MCC 847.1, factuur Abraham van Hoornbeek voor 800 pond buskruit, 28 maart 1770 (scan 130)). Door de brutomargemethode op deze reis van de *Nieuwe Hoop* toe te

betere methode om de economische impact van de slavenhandel te kwantificeren, is om eerst de omzet (aantal verkochte slaven maal de verkoopprijs) te berekenen en daarna te bepalen welk deel van die omzet de Nederlandse economie ten goede kwam. Deze methode is in § 6.3 toegepast om de impact van de slavenhandel op Walcheren te bepalen.⁷⁰ Om deze rekenwijze op de gehele Nederlandse slavenhandel toe te passen, ontbreken echter gegevens om een bevredigende nauwkeurigheid te garanderen. Rond 1770 verkochten Nederlandse slavenhandelaren in totaal bijvoorbeeld zo'n 7.000 Afrikanen als slaaf in de Nieuwe Wereld, hetgeen een omzet zal hebben opgeleverd van ongeveer f 2,5 miljoen.⁷¹ Mogelijk kwam zo'n 60 tot 70 procent van die omzet op de één of andere manier ten goede aan de Nederlandse economie. Maar zelfs als ik de volledige slavenhandelsomzet van 1770 – een goed jaar voor de slavenhandel – afzet tegen de grootte van de nationale economie, komt het aandeel van de slavenhandel niet boven de 0,72 procent van het in Nederland verdiende inkomen.⁷² Zelfs met deze brede definitie van economische impact blijft het kwantitatieve economische belang van de Nederlandse slavenhandel dus beperkt.

Betekent dat dus dat de Nederlandse slavenhandel op nationale schaal van geringe betekenis was? Die constatering is te kort door de bocht, want het belang van deze sector is niet te reduceren tot de grootte ervan in relatie tot de nationale economie. Het was voor Nederland van strategische betekenis om de eigen landbouwkoloniën op de Wilde Kust van arbeiders te kunnen voorzien, zonder daarbij afhankelijk te zijn van buitenlandse slavenhandelaren. De openstelling van een kolonie als Suriname voor buitenlandse slaveninvoer zou vrijwel zeker hebben geleid tot het wegvloeien van een deel van de plantageproductie. Zoals hiervoor aan de orde kwam, was juist die productie van groot belang voor de Nederlandse handel in de achttiende eeuw.

Bij het beschouwen van het belang van de slavenhandel voor de Nederlandse economie is het te beperkend om strikt nationale grenzen aan te houden. In werkelijkheid was de slavenhandel een zeer internationale handelstak. Uit deze studie bleek dat de bouw en uitrusting van Walcherse slavenschepen de Nederlandse economie ten goede kwam, maar ook dat slavenhandelaren de handelsgoederen van heinde en

passen, wordt de aanschaf van buskruit voor de slaveninkoop genegeerd. Slechts het deel dat bestemd was voor eigen gebruik betaalden de directeuren van de MCC uit de brutomarge van deze slavenreis. Voor de Walcherse buskruitmolens had de aanschaf van buskruit om slaven mee te kopen echter een veel grotere impact, omdat er grotere hoeveelheden mee gemoeid waren.

⁷⁰ In § 6.3 is ook rekening gehouden met de extra omzet, bijvoorbeeld uit de handel in Afrikaanse producten.

⁷¹ TSTD.

⁷² Hierbij hanteer ik een geschat nationaal inkomen van f 349 miljoen voor 1770, gebaseerd op een zeer tentatieve schatting in Jan Luiten van Zanden en Arthur van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Meppel 2000), 36.

verre aanvoerden. Zo bevonden zich op veel Nederlandse slavenschepen stukken Frans textiel, Duitse messen en Zweedse ijzerstaven. Die internationale relatie werkte twee kanten op, want Nederlandse kooplieden participeerden ook in de slavenhandel van andere Europese landen. Rotterdamse handelaren leverden bijvoorbeeld niet alleen aan Walcherse slavenschepen, maar ook aan Engelse. In de eerste helft van de achttiende eeuw voeren kapiteins van Londense slavenschepen zelfs regelmatig naar Rotterdam om hun cargazoën te completeren. Daar kochten ze onder meer producten uit het Duitse achterland, maar ook lokaal geproduceerde alcoholische drank.⁷³ Toen de Engelse slavenhandel zich meer in Liverpool ging concentreren, nam het aantal Engelse slavenschepen in Rotterdam waarschijnlijk af. Toch arriveerden nog rond 1790 Engelse schepen op weg naar West-Afrika in de stad om te profiteren van de lagere prijzen van gedestilleerde dranken.⁷⁴ Bovendien hadden Rotterdamse kooplieden ook een handelsrelatie met Liverpool via het eiland Man. Dit eiland was tot een machtsoverdracht in 1764 een centrum van smokkelhandel en veel schepen uit Rotterdam importeerden grote hoeveelheden kauries, Duits textiel, kralen, messen en andere voorwerpen bestemd voor West-Afrika.⁷⁵ Engelse slavenhandelaren bestelden hun goederen soms zelfs rechtstreeks bij Rotterdamse kooplieden.⁷⁶

Ook Amsterdam had een link met de buitenlandse slavenhandel; zo verzekerden Amsterdamse assuradeurs regelmatig Franse slavenschepen.⁷⁷ Volgens de Amsterdamse koopman Cornelis van der Oudermeulen werden er bovendien “veele articulen die tot de uitrusting naar Guinee vereischt worden” geëxporteerd vanuit de Republiek naar Frankrijk.⁷⁸ Deze activiteiten laten zien dat een inschatting van het belang van de slavenhandel voor de Nederlandse economie zich niet slechts kan richten op slavenschepen met een Nederlandse vlag. Meer onderzoek is nodig om de grootte en impact van deze internationale handelsnetwerken in kaart te brengen.

De belangrijkste economische effecten van de Nederlandse slavenhandel waren sterk regionaal geconcentreerd, door de Walcherse specialisatie in deze handelstak. Had de slavenhandel op nationaal niveau slechts een beperkte impact, op Walcheren was

⁷³ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, 288-289. Rawley, *London, Metropolis of the Slave Trade*, 45.

⁷⁴ Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition*, 10-11.

⁷⁵ 'The Isle of Man and the Transatlantic Slave Trade', *Manx National Heritage Library*, nr. 14 (maart 2007), 2.

⁷⁶ De in hoofdstuk 6 genoemde William Davenport is een voorbeeld; hij bestelde Boheemse kralen uit Rotterdam. Zie ook Ruderman, *Supplying the Slave Trade*, 191-227.

⁷⁷ Gerhard de Kok en Karin Lurvink, 'Facilitating slavery. The international involvement of Dutch merchants in the slave trade (1718-1770)', paper voor de *European Social Science and History Conference*, Belfast 2018.

⁷⁸ Oudermeulen, 'Iets dat tot voordeel', 189.

deze handelstak van groot economisch belang. Daar was de slavenhandel een groeiende handelstak binnen een economie die onder druk stond. De Nederlandse slavenhandel was op veel manieren onlosmakelijk verbonden met Walcheren in de tweede helft van de achttiende eeuw. Zelfs op Hollandse slavenschepen waren veel officieren afkomstig van Walcheren en een compagnon van het grootste particuliere Hollandse slavenhandelskantoor – het Rotterdamse Coopstad & Rochussen – was een Vlissinger.⁷⁹ De band met de trans-Atlantische slavenhandel heeft Walcheren geen enorme rijkdom opgeleverd, maar het was wel een belangrijke schakel in het lokale economische leven. De Zeeuwse WIC-bewindhebbers uit de inleiding hadden gelijk over het belang van de slavenhandel voor de lokale economie. Voor Walcherse bakkers, slaggers en arbeiders leverde de handel in mensen een belangrijke bron van “bestaan en kostwinning” op.⁸⁰

7.3 Conclusie

De slavenhandel was onderdeel van een veel breder Atlantisch handels- en productiesysteem. Op Walcheren kwam er als gevolg van dat ‘systeem’ ivoor en cacao binnen, maar vooral ook suiker en koffie. Die handelsstroom kwam in het bijzonder de lokale scheepvaart- en handelssector ten goede. Op het eiland werd weinig waarde toegevoegd aan de tropische landbouwproducten, vooral door het ontbreken van suikerraffinaderijen. De suiker werd dan ook grotendeels ongeraffineerd uitgevoerd. Wel waren er enkele cacaomolens, maar die waren van beperkte betekenis voor de economie. Voor Vlissingen en Middelburg was de slavenhandel daardoor veel belangrijker dan de handel in de tropische landbouwproducten die planters in de West met behulp van slavenarbeid produceerden.

Voor Nederland als geheel was de slavenhandel niet meer dan een kleine handelstak. Toch zegt de beperkte grootte ervan niet alles, omdat de handel wel een forse strategische betekenis had. De slavenhandel was cruciaal voor de instandhouding van het Atlantische systeem, doordat de aangevoerde slaven gedwongen werden om op plantages producten als suiker en koffie te produceren. Vooral de suikerhandel was van groot en toenemend belang voor de Hollandse dienstensector in de achttiende eeuw. Bovendien participeerden Hollandse kooplieden via hun commerciële netwerken ook in de handel op niet-Nederlandse West-Indische koloniën en bevoorraadden zij buitenlandse slavenschepen.

⁷⁹ Ineke de Groot-Teunissen, ‘Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen. Twee Rotterdamse slavenhandelaren in de achttiende eeuw’, in: *Rotterdams Jaarboekje* 2005, 171-201.

⁸⁰ NL-HaNA, VWIS 1222, missive Zeeuwse bewindhebbers WIC, 19 februari 1770.