



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

## Conclusie

Aan het begin van de negentiende eeuw was de situatie in Middelburg erbarmelijk. De haven waar ooit slavenschepen vertrokken was verzand. Op scheepswerven was zo weinig activiteit dat het onkruid er oprukte. Van de stadswaag tot pakhuizen en bruggen: achterstallig onderhoud dreigde alles te vernietigen. Nadat Nederland in 1795 een Franse satellietstaat was geworden, had Middelburg binnen enkele jaren een kwart van haar inwoners verloren. De VOC ging ten onder, de eertijds bloeiende graanhandel met Staats-Vlaanderen kwam tot stilstand en koloniale handel was onmogelijk door de oorlog met Groot-Brittannië. Ook de slavenhandel lag stil. In die penibele omstandigheden stuurden Middelburgse kooplieden een klaagschrift naar de koning van het in 1806 opgerichte Koninkrijk Holland. Ze wisten dat de Franse invasie een belangrijke oorzaak van hun commerciële ongeluk was, maar koning Lodewijk Napoleon was zelf Frans. Daarom benadrukten ze liever dat de “naijver en invloed van het meest vermogende gewest” – Holland – de handel van Middelburg zeer had benadeeld. Sinds Nederland in 1798 een eenheidsstaat was geworden kon de provinciale overheid weinig hulp meer bieden, want de Zeeuwen werden simpelweg “door overstemming ontzet”.<sup>1</sup> Ondanks de Middelburgse verzoeken om koninklijke steun, keerde de economische bloeiperiode van voor 1780 niet meer terug in de stad, terwijl ook Vlissingen genoeg moest nemen met een bescheiden rol in de negentiende eeuw.<sup>2</sup>

De Walcherse slavenhandel stierf een stille dood. Tussen 1790 en 1794 waren er niet meer dan veertien slavenschepen vertrokken van Walcheren. In de Franse tijd lag deze handel stil, alleen in 1802 zeilde nog een slavenschip uit. Dat MCC-schip was het laatste Walcherse slavenschip, want kort na de Franse terugtocht uit Nederland in 1813 werd de trans-Atlantische handel in mensen van overheidswege verboden. Tot een herstart van de Zeeuwse slavenhandel kwam het dus niet. De grote bloeiperiode van deze handelstak op Walcheren was toen al lang achter de rug. Het waren de decennia voor 1780 waarin de slavenhandel op het eiland bloeide. Na de ontmanteling van het WIC-monopolie in de jaren dertig van de achttiende eeuw verzorgden Walcherse kooplieden 65 tot 70 procent van alle Nederlandse slavenreizen. Ze buiten daarbij het

---

<sup>1</sup> NL-HaNA, 2.01.01.07 (Staatssecretarie tijdens Koning Lodewijk Napoleon), inv. nr. 281, petitie van “de collegien van kooplieden en graanhandelaren binnen de stad Middelburg”, begin 1807. Zie ook Sophia van Holthe tot Echten, ‘Zeeland en Lodewijk Napoleon’, in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1980), 114-132.

<sup>2</sup> Brusse, *Gevallen stad*, 79-92.

specialistische karakter van deze handelstak handig uit en profiteerden van het feit dat Hollandse kooplieden de voorkeur gaven aan de bilaterale vaart op de Amerikaanse en Caribische koloniën. De afzetmarkten voor slavenhandelaren lagen bovendien in de West, waardoor Walcherse slavenhandelaren de gelimiteerde Walcherse markt letterlijk omzeilden. Door deel te nemen aan de slavenhandel sloten Zeeuwen in de achttiende eeuw aan op het door slavenarbeid aangedreven 'Atlantische systeem'.

Na een periode van beperkt succes tussen 1730 en 1750 kwam de Walcherse slavenhandel in een stroomversnelling, mede door de Zevenjarige Oorlog (1756-1763). Tijdens de oorlogsjaren profiteerden Vlissingse en Middelburgse slavenhandelaren van de verstoring van de Franse slavenhandel. De gemiddelde slavenprijzen op de West-Afrikaanse kust stegen in deze periode niet of daalden zelfs, terwijl de verkoopprijzen in West-Indië hoog waren door de verminderde aanvoer. Vooral slavenreizen naar Curaçao bleken in die periode winstgevend. De belangrijkste West-Indische afzetmarkten van Walcherse slavenschepen waren echter de Nederlandse koloniën in Zuid-Amerika, met Suriname voorop. Grote investeringen in de plantage-economie door het negotiatiestelsel leidden ertoe dat de slavenhandel verder kon groeien.

Bij de afzet van slaven in de Nederlandse koloniën profiteerden de Zeeuwse slavenhandelaren van het mercantilistische beleid van de Nederlandse overheid. In West-Afrika moesten de Zeeuwen echter concurreren met slavenhandelaren uit heel Europa. Doordat die concurrentie snel toenam na 1763, stegen de inkooprijzen van slaven fors. Het grootste deel van die kostenstijging konden de slavenhandelaren afwentelen op de koloniale kopers van slaven, maar problemen in het betalingsverkeer tussen Nederland en de koloniën leverden Walcherse handelskantoren vooral in de jaren zeventig grote liquiditeitsproblemen op. Aan het einde van dat decennium leken de kansen aanvankelijk te keren door nieuwe vijandelijkheden tussen Engeland en Frankrijk. De slavenprijzen in Guinea daalden wederom door verminderde concurrentie. Ditmaal werd Nederland echter zelf een participant in de oorlog. De beperkte slagkracht van de Nederlandse marine ten opzichte van die van Groot-Brittannië leverde particuliere handelskantoren in het Atlantisch gebied zware verliezen op. Daarmee was het einde van de hoogtijdagen van de Walcherse slavenhandel ingeluid.

Het belang van de slavenhandel voor de Walcherse economie in de periode 1755 tot 1780 was fors. In een economie die onder druk stond door Hollandse concurrentie, leverden de kapitaalintensieve slavenreizen een aanmerkelijke impuls op. Dat gold vooral voor maritieme dienstverleners in de havensteden Vlissingen en Middelburg. Voor scheepswerven waren slavenhandelaren belangrijke opdrachtgevers, omdat veel Walcherse slavenschepen van lokale makelij waren. Meer dan de helft van alle zeeschepen die particuliere Middelburgse werven in de tweede helft van de achttiende

eeuw afleverden was bestemd voor de slavenhandel. Voor Vlissingen zijn geen cijfers bekend, maar ook daar moet het bouwen en repareren van slavenschepen aanzienlijk vertier hebben opgeleverd. De bevoorrading van schepen in de slavenhandel leverde daarnaast een grote schare kuipers, smeden en andere ambachtslieden werk op. Zeeuwse landbouwers en molenaars profiteerden eveneens, doordat de slavenschepen een groot deel van het proviand voor slaven meebrachten vanuit Walcheren.

De slavenhandel had een aanjaageffect op andere handelstakken. Niet alleen de benodigdheden voor de scheepsbouw kwamen grotendeels van buiten Walcheren (met name uit het Oostzeegebied), ook de exporten bestemd voor West-Afrika werden via internationale netwerken aangevoerd. De benodigde handelsgoederen varieerden van Duitse messen tot Boheemse kralen, van Aziatisch textiel tot Luikse wapens en van Zweeds ijzer tot Franse brandewijn. De Walcherse buskruitindustrie floreerde in de decennia voor 1780, mede doordat slavenhandelaren grote hoeveelheden buskruit nodig hadden om in West-Afrika te ruilen tegen mensen. Ook was er in Middelburg en Vlissingen een grote dienstensector, bestaande uit onder anderen klerken, boekhouders en bankiers, die mede door de slavenhandel in stand werd gehouden.<sup>3</sup>

In de jaren tussen 1760 en 1780 was ongeveer 5 tot 6 procent van het in Middelburg verdiende inkomen verbonden met de trans-Atlantische slavenhandel, terwijl dat aandeel voor Vlissingen wel 25 procent bedroeg. In de topjaren rond 1770 ging het vermoedelijk om nog iets hogere percentages. Van alle Noordwest-Europese steden was Vlissingen vrijwel zeker de stad waarvan de economie het meest geïntendeerd was op de slavenhandel. Op lokale schaal had de Nederlandse slavenhandel dus een grote economische impact. Dat betekent niet dat Walcheren rijk is geworden door deze handelstak, daarvoor was de toegevoegde waarde te beperkt. Er zijn ongetwijfeld investeerders geweest die forse winsten opstrekten, maar daar tegenover staan zij die juist grote verliezen moesten incasseren. Het is vooral opvallend hoe de slavenhandel volkomen geïntegreerd was in de lokale economie en een bron van inkomsten opleverde voor honderden mensen op Walcheren. Veel lokale investeerders in de slavenhandel konden de beperkte winstgevendheid van deze handelstak bovendien compenseren door ook in gerelateerde economische activiteiten als buskruitfabricage te investeren.

De deelname aan de trans-Atlantische slavenhandel leidde niet tot innovaties in de industriële of financiële sector op Walcheren. Op industrieel gebied waren het vooral traditionele sectoren als de scheepsbouw en de buskruitproductie die profiteerden van deze handelstak. Daarin verschilde de Nederlandse slavenhandel in de achttiende eeuw

---

<sup>3</sup> Zie ook Brusse, *Gevallen stad*, 80-81. Middelburg had zelfs nog in 1797 een dienstensector die meer dan de helft van de beroepsbevolking besloeg.

van de Engelse en de Franse slavenhandel. In het achterland van Liverpool produceerden fabrikanten immers op grote schaal textiel voor de Afrikaanse markt en hetzelfde gold voor de regio rond Nantes in Frankrijk. De Walcherse slavenhandel was te kleinschalig en de Nederlandse economie te open om een dergelijke industrie op het eiland te laten ontluiken. Walcherse slavenhandelaren bleven vooral geïmporteerde textiel gebruiken. In totaal importeerden zij rond de 70 procent van al hun benodigde handelsgoederen uit het buitenland. In het nationale en internationale betalingsverkeer van Zeeland speelde de slavenhandel wel een belangrijke rol, doordat het een grote hoeveelheid wissels getrokken op Amsterdam opleverde. Zeeuwse kooplieden hadden die wissels nodig om hun importen te betalen. Als gevolg van een serie crises in de jaren zeventig van de achttiende eeuw liep het wisselverkeer in toenemende mate vast vanwege vele wisselprotesten. Opvallend is het gebrek aan financiële innovaties die de aanhoudende liquiditeitsproblemen van de slavenhandelaren hadden kunnen verzachten. Ondanks het feit dat Amsterdam destijds het financiële centrum van Europa was, vond men dit probleem kennelijk niet urgent genoeg om een passende oplossing te bedenken.

De nationale economische impact van de slavenhandel als individuele sector was gering. Toch had de handelstak een groot strategisch belang als leverancier van arbeidskrachten voor de Nederlandse plantagekoloniën. Door de activiteiten van Walcherse slavenhandelaren, waren deze koloniën niet afhankelijk van buitenlanders voor de aanvoer van arbeid. De openstelling van deze gebieden voor buitenlandse slavenschepen had ongetwijfeld geleid tot meer smokkelhandel en het wegvloeien van een groot deel van de koloniale productie naar andere landen. Het was juist deze koloniale productie – vooral door slaven geproduceerde suiker en koffie – die belangrijk was voor de Nederlandse economie in de tweede helft van de achttiende eeuw. De omvang van de handel in deze producten was vele malen groter dan de slavenhandel, suikerraffinage was een omvangrijke sector in Holland en de exporten naar het Duitse achterland bestonden in toenemende mate uit koloniale producten. Dat de slavenhandel in de Nederlandse context niet leidde tot industrialisatie of belangrijke innovaties betekende dus geenszins dat deze handelstak van economisch marginaal belang was voor de vroegmoderne economie.

Op de Balans in Middelburg stond in de achttiende eeuw het hoofdkantoor van de MCC. Vlak bij die plek staat tegenwoordig het Zeeuws slavernijmonument. De granieten gedenkzuil zou de directeuren van de compagnie verbaasd hebben. Het is immers geen eerbetoon voor hun bijdrage aan de stedelijke economie, maar juist voor de mensen die zij zo achteloos verhandelden. Zouden de directeuren wel eens hebben nagedacht over de levens van de personen die als slaaf hun schepen op werden gedwongen? In de overgeleverde notulen, brieven en financiële paperassen van de MCC

laten zij zich daar niet over uit. MCC-directeur Johan Splinter Stavorinus schreef over slaven op Java dat zij “veeltijds niet verstandiger zijn dan het redenlooze vee”.<sup>4</sup> Waarschijnlijk is dat een goede weergave van de ideeën van de meeste Walcherse slavenhandelaren over Afrikanen: het waren mensen, maar wel mensen met een achterlijke cultuur. De stap naar het wegvoeren van die Afrikanen in slavernij was van daaruit niet meer zo groot.

---

<sup>4</sup> J.S. Stavorinus, *Reize van Zeeland over Kaap de Goede Hoop naar Batavia, Bantam, Bengalen, enz.* (Leiden 1793), 262.