



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Gruwelijke gebeurtenissen op het slavenchip Middelburgs Welvaren

Kok, G.J. de

Citation

Kok, G. J. de. (2020). Gruwelijke gebeurtenissen op het slavenchip Middelburgs Welvaren. *Zeeland. Tijdschrift Van Het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap Der Wetenschappen*, 29(3), 92-97. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3201511>

Version: Publisher's Version

License: [Licensed under Article 25fa Copyright Act/Law \(Amendment Taverne\)](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3201511>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Gruwelijke gebeurtenissen op het slavenschip *Middelburgs Welvaren*

In december 1750 brak op het slavenschip *Middelburgs Welvaren* een opstand uit die ruim 200 Afrikanen het leven kostte. Dat deze opstand nog nauwelijks aandacht heeft gekregen van historici is verbazingwekkend. Niet alleen ging het om één van de dodelijkste opstanden op een Nederlands slavenschip, ook kregen de gebeurtenissen op Walcheren een opmerkelijke juridische staart. De reders en de verzekeraars van het schip lagen in 1751 zeer publiekelijk met elkaar in de clinch over de financiële afwikkeling van de rampzalige reis. Andere Walcherse slavenhandelaren zullen de zaak met interesse gevolgd hebben, want de uitkomst kon belangrijke gevolgen hebben voor de Nederlandse slavenhandel.

De Zeeuwse slavenhandel rond 1750

De West-Indische Compagnie (WIC) had tot 1730 een door de overheid verleend monopolie op de trans-Atlantische slavenhandel vanuit Nederland. Hoewel vooral Zeeuwse handelaren zich weinig van dat monopolie aantrokken, begon de bloeitijd van de slavenhandel vanuit Zeeland pas in de zogenoemde vrijhandelsperiode. Tussen 1730 en 1800 vertrok vanuit Zeeland ongeveer vijfhonderd maal een slavenschip. Daarmee was zo'n 70 procent van de Nederlandse slavenhandel in die periode in Zeeuwse handen.

In de eerste decennia van de vrijhandelsperiode zochten particuliere Zeeuwse slavenhandelaren naar manieren om deze handel winstgevend te maken. Dat was vaak tevergeefs, want de meeste slavenreizen leverden toen een verlies op. Dat kwam onder andere door hoge fiscale lasten; het WIC-monopolie was weliswaar afgeschaft, maar particuliere reders moesten de WIC een forse vergoeding betalen om een slavenschip te mogen uitreden. Daarnaast was in West-Afrika volop concurrentie van buitenlandse slavenscheppen. Pas in de tweede helft van de achttiende eeuw verbeterden de gemiddelde financiële resultaten van Zeeuwse slavenhandelaren, met name door de snelgroeiende Surinaamse plantage-economie.

Een trans-Atlantische slavenreis was een complexe logistieke operatie, een lange reis langs drie continenten. Zeeuwse slavenhandelaren kochten in Nederland een breed scala aan exportgoederen voor West-Afrika, waaronder (Luikse) geweren, (Boheemse) glaskralen, (Duitse) messen en (Walchers) buskruit. Op verschillende handelsplaatsen in Afrika ruilden kapiteins van schepen deze goederen tegen mensen die als slaaf aangeboden werden. Dat proces kon vele maanden duren, waarna het schip koers zette naar een kolonie op het westelijk halfrond. Daar vond een slavenverkoop plaats, waarna het schip weer terugkeerde naar de thuishaven. Uit en thuis duurde een gemiddelde slavenreis achttien maanden.

Rederij De Munck en het *Middelburgs Welvaren*

In oktober 1749 vonden de laatste werkzaamheden plaats aan het nieuwe schip *Middelburgs*



Jan de Munck, de vader van Johan de Munck. Na Johans dood in 1753 zette hij diens rederij nog enige tijd voort. Collectie RKD – Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis/IB, Den Haag.

Welvaren. De jonge Middelburgse reder Johan de Munck had het ruim 23 meter lange fregat laten aanbouwen op de werf van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) bij de Segeerspoort.¹ Het schip was formeel eigendom van een partenrederij, opgericht door de 26-jarige De Munck. Hij was een zoon van stadsarchitect Jan de Munck, die hem ongetwijfeld op weg heeft geholpen bij de organisatie van de rederij. De oudere en de jongere De Munck werkten ook samen in een verzekeringscompagnie.² Helaas zijn niet alle investeerders in de partenrederij bekend, hoewel het zeker is dat Salomon Reijnders (de latere vice-admiraal van Zeeland) een aandeel heeft genomen.³ Ongetwijfeld heeft Johan de Munck zelf ook een aandeel in de partenrederij genomen en daarnaast had hij de dagelijkse leiding in handen. Terwijl de scheepsbouwers het *Middelburgs Welvaren* afbouwden, had De Munck twee belangrijke taken. Ten eerste moest hij een geschikte bemanning aanstellen en ten tweede moest hij alle benodigdheden en exportgoederen aanschaffen om het schip voor te bereiden op een slavenreis naar Afrika.

Het belangrijkste bemanningslid was de kapitein. De kapitein van een slavenschip moest een goede zeeman en een sterke leider zijn, maar ook een kundig koopman. Omdat de functie veel kennis en kunde vereiste, hadden kapiteins op Walcherse slavenschepen vrijwel altijd eerdere ervaring met de slavenhandel. Dat gold ook voor de Middelburger Job Gerritse, de man die De Munck uitkoos voor het *Middelburgs Welvaren*. Gerritse had al tweemaal eerder als kapitein op een slavenschip gefunctioneerd, waarschijnlijk in dienst van een partenrederij van boekhouder

Aarnout Steenhart.⁴ Ook enkele andere officieren die De Munck aanstelde waren Zeeuwen, waaronder oppermeester (chirurgijn) Adriaan Gillissen en oppertimmerman Hermanus Petersen. Lang niet alle opvarenden kwamen echter uit Zeeland of zelfs uit Nederland. Onder het lagere scheepsvolk dat zich liet aanmonteren waren Scandinaviërs, Duitsers en een Schot. Van 22 bemanningsleden zijn de namen bekend, maar er waren er waarschijnlijk meer.⁵ Gemiddeld had een particulier Zeeuws slavenschip 36 bemanningsleden.

Welke exportproducten De Munck precies aanschafte voor het schip is onbekend. Waarschijnlijk deed hij dat in samenspraak met Gerritse, die de Afrikaanse handel kende. Daarbij hield hij rekening met de regio's die het *Middelburgs Welvaren* in Afrika zou aandoen. Het schip ging naar de zogeheten kust van Guinea, waarschijnlijk het deel langs de kustlijn van het huidige Liberia en Ivoorkust. Een belangrijk handelsgoed daar was Indiaas textiel, in Zeeland aangevoerd door de VOC. Daarnaast kocht De Munck ongetwijfeld een grote diversiteit aan andere producten in, van geweren tot koperen schalen. In totaal besteedde hij *f* 32.000 aan handelsproducten. Daarbij kwam nog *f* 7.000 aan overige handelskosten, waaronder de WIC-vergoeding. De bouw, uitrusting en bevoorrading van het schip zelf kostte de partenrederij *f* 27.000.

Johan de Munck en zijn medereders hadden in totaal *f* 66.000 geïnvesteerd in een onzekere onderneming. De slavenhandel was risicovol en kon hoge winsten opleveren, maar ook grote verliezen veroorzaken. Eén mogelijkheid om de risico's te beperken was het afsluiten van een contract met koloniale afnemers van slaven. De Munck sloot daarom een contract met kolonisten in de Nederlandse kolonie Berbice, westelijk van Suriname.

1 NL-MdbZA, MCC 1695, grootboekrekening 'Middelburgs Welvaren' (scan 80). NL-MdbZA, MCC 1633, journaalposten 2 december 1749 (scan 37) en 31 december 1749 (scan 46).

2 Frederik Nagtglas, Jan de Munck, stads-architect te Middelburg (Middelburg 1865), 11.

3 NL-MdbZA, MCC 20, notulen 10 maart 1752 (scan 8). De Munck leidde ook een rederij met schepen die op Europese bestemmingen voeren. Mogelijk zijn enkele investeerders daarin ook betrokken geweest bij de slavenreis. Het gaat om onder anderen Johan Gualterus van der Poort en Willem van Citters jr. NL-SAA, Oud-notarieel archief 9203, akte 6 maart 1749.

4 Het betrof de *Genoveva Maria*. Gerritse voer op dat schip in 1746-1747 en 1747-1748. In 1744 was het schip sowieso eigendom van Steenharts partenrederij. Zie NL-SAA, Oud-notarieel archief 11093, akte 23 juni 1744. Zie ook J. Parmentier, 'De rederij Radermacher & Steenhart (1730-1741). Zeeuwse Guinea-vaart en slavenhandel vanuit Zuid-Nederlands perspectief', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 11/2 (1992), 149.

5 NL-HaNA, Sociëteit van Berbice 360, akte 25 februari 1751. NL-SAA, Oud-notarieel archief, akte 20 maart 1753.

De kolonisten beloofden *f* 270 te betalen voor iedere gezonde, mannelijke Afrikaan die zij van de rederij konden kopen. De prijzen voor vrouwen en kinderen werden daarvan afgeleid. Na het aflopen van het schip in oktober 1749 werd het *Middelburgs Welvaren* op stroom gebracht om korte tijd later naar West-Afrika te koersen.

De opstand op het *Middelburgs Welvaren*

Een precieze reconstructie van het eerste deel van de reis van het schip is niet te maken. Daarvoor ontbreken de benodigde gegevens, zoals het scheepsjournaal. In ieder geval bleef de kapitein – zoals gebruikelijk op slavenreizen – maandenlang langs de Guineese kust. Daar kwamen Afrikaanse kooplieden regelmatig in kano's langs. Eenmaal aan boord onderhandelden ze met de officieren op het schip over de verkoopprijs van hun menselijke handelswaar. Tot december 1750 had kapitein Gerritse 260 mannen, vrouwen en kinderen als slaaf aangekocht, hoewel er al een aantal van hen was overleden. Inmiddels vond Gerritse het tijd voor de trans-Atlantische oversteek naar Berbice.⁶

Veel Afrikaanse slaafgemaakten lieten zich niet als gewillige slachtoffers vervoeren. Volgens De Munck zelf was het duidelijk 'dat slaven altyd hun vryheyd zoeken'.⁷ Europese bemanningen hadden daarom de beschikking over vuurwapens. De slaven werden aan hun voeten (en soms hun handen) geboeid en als ze aan dek kwamen vastgeketend aan een lange ketting, hoewel vrouwen en kleine kinderen iets meer vrijheid kregen. Ondanks alle dwangmiddelen kwam verzet veelvuldig voor op slavenschepen. Vaak ging het om kleine daden van verzet, waaronder overboord springen. Grote opstanden waarbij de bemanning risico liep hun leven en het schip te verliezen waren zeldzamer, maar kapiteins van slavenschepen waren er altijd op bedacht. Ook op het tussendek van het *Middelburgs Welvaren* was veel onrust, zeker toen bleek dat het schip de Afrikaanse kust verliet.

Op de vroege morgen van 17 december barstte de bom. 's Morgens om zes uur haalden enkele

6 Zie voor een verslag van de gebeurtenissen NL-HaNA, Sociëteit van Berbice 360, akte 25 februari 1751.

7 NL-MdbZA, MCC 1570 (scan 24).



Het Nederlandse fort Nassau in de kolonie Berbice.
Collectie KB – Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.

bemanningsleden Afrikaanse kinderen van het tussendek. Als gevolg van ziektes was een deel van de bemanning niet in staat om te werken of zelfs overleden, dus was extra hulp nodig om het schip te spoelen. Rond die tijd kwam een groep mannen in opstand, aanvankelijk door veel kabaal te maken. De bemanning zond daarop de bomba naar het tussendek. Dat was een vrije Afrikaanse man die als tolk diende op het schip. Waarschijnlijk had een deel van de slaven hun boeien kapot geslagen, want de bomba werd onmiddellijk aangevallen. Hij vluchtte naar het luik om weer aan dek te komen, maar de opstandelingen trokken hem aan zijn benen terug en doodden hem 'op een elendige wijze'.

Op dit punt is het goed om te melden dat het enige ooggetuigenverslag van de opstand afkomstig is van de Europese bemanning. Het gaat om een beëdigde scheepsverklaring die het scheepsvolk in opdracht van kapitein Gerritse liep opstellen. Een Afrikaans perspectief ontbreekt en het is bovendien goed mogelijk dat de kapitein erop uit was om zichzelf en zijn officieren vrij te pleiten van nalatigheid.

Volgens de scheepsverklaring probeerden enkele losgebroke Afrikaanse mannen aan dek

te komen om de scheepsbemanning aan te vallen. In paniek grepen de matrozen en officieren naar schrobbers en stukken brandhout om als wapen te gebruiken. Daarmee wisten ze te voorkomen dat de opstandelingen door het luik konden komen. Andere gealarmeerde bemanningsleden kwamen aanzetten met wapens en handgranaten. Door die vuurkracht waren de opstandelingen gedwongen om zich terug te trekken. Onmiddellijk sloot de bemanning de luiken en spijkerde ze die vast.

Benedendeks bleef het rumoerig. De mannen die zichzelf bevrijd hadden, bevrijdden ook anderen. Ze braken de schotten op het tussendek af en kwamen zo bij het vrouwenverblijf en het kabelgat. Daar vonden ze onder andere scheppen en handspaken. Omdat er ook vaten teer lagen, durfde de bemanning uit angst voor brand niet in alle richtingen door het luik te schieten. Een luik openen durfden ze ook niet meer, omdat ze ver in de minderheid waren. In plaats daarvan besloten ze het tussendek in duisternis te hullen, door dekzeilen over de luiken te leggen. Ook de luchtpoorten aan weerszijden van het schip dekten ze af.

Door vooraan het schip een klein gat in het dek te maken konden ze – met behulp van een ‘bombas jongen’ – communiceren met enkele opstandelingen. Die lieten weten door te gaan tot dat ‘alle de blanken vermoort waaren’. De jonge bomba hield zijn oor tegen het dek en probeerde de opstandelingen af te luisteren. Die bleken aan het eind van de middag een afspraak te hebben gemaakt zich stil te houden totdat de bemanning sliep. Gewapende matrozen en officieren hielden die avond en nacht de wacht op het dek. De volgende ochtend verwijderden ze het dekzeil van het grote luik, maar het bleef angstvallig stil benedendeks. Voorzichtig ging de bemanning op onderzoek uit, waarop bleek dat zich een grote ramp had voltrokken.

Benedendeks troffen ze een apocalyptisch tafereel aan. Er lagen lijken van mensen die door de vuurwapens om het leven waren gekomen, maar nog veel meer slachtoffers die gestikt waren. De stank was ondraaglijk en er was nauwelijks zuurstof. De leiders van de opstand lagen dood in het kabelgat, naast een opengeslagen teerton. De indringende geur van teer maakte de lucht nog bedompter. Het totale dodental was ongeveer 220.

Slechts acht mannen, zes vrouwen en drie kinderen waren nog in leven op het tussendek. Twee van de kinderen stierven later alsnog.

De nasleep

Op 17 februari 1751, precies twee maanden na de opstand, ankerde het *Middelburgs Welvaren* in de rivier de Berbice. In de kolonie had men lang uitgekeken naar de komst van het schip. De teleurstelling onder kolonisten was groot toen bleek dat kapitein Gerritse maar weinig nieuwe slaven aanbracht. Van de 32 overgebleven personen die hij als slaaf wilde verkopen, werden er bovendien 10 afgekeurd voor de verkoop. De resterende 22 werden op 5 maart verdeeld onder de kolonisten die vooraf per contract hadden ingetekend op de aan te brengen slaven.

De gouverneur van Berbice, Johan Frederik Collier, schreef naar Nederland dat de rederij van het schip ‘considerabel schade’ zou lijden. De hoge sterfte betekende immers dat een groot deel van de verwachte verkoopopbrengst niet gerealiseerd kon worden. Op 25 februari legde een deel van de bemanning van het *Middelburgs Welvaren* in Berbice de eerdergenoemde beëdigde verklaring af over de gebeurtenissen. Dat document werd opgesteld om de gebeurtenissen te kunnen verantwoorden aan Johan de Munck en zijn medereders in Middelburg. Na de verkoop en het afronden van formaliteiten in Berbice, zette het *Middelburgs Welvaren* koers om via de Caribische eilanden terug naar Middelburg te zeilen.

In Middelburg ontstond in de loop van 1751 een felle strijd over de gebeurtenissen op het schip. Die ging niet het over menselijke leed, maar over de financiële schade voor de rederij. Johan de Munck had het schip en de lading verzekerd, maar de verzekeraars keerden niet zonder slag of stoot geld uit om de schade te dekken. De kwestie mondde uit in een felle strijd tussen De Munck en Servaas Bomme, die de verzekeraars vertegenwoordigde.

Verzekeringen van slavenscheperen leverden regelmatig ingewikkelde kwesties op. Reders konden niet alleen het schip zelf (casco) verzekeren, maar ook de lading. De lading zoals die in Europa aan boord kwam, werd in West-Afrika echter omgezet in menselijke handelswaar. Ook de slaven waren verzekerd. Het ging daarbij niet



Enkele van de gedrukte stukken naar aanleiding van het conflict tussen De Munck en de verzekeraars. Zeeuws Archief, MCC 1570.

om een levensverzekering, maar om een verzekering van de slaven als handelswaar. Als slaven een 'natuurlijke dood' stierven (bijvoorbeeld door ziekte), keerden de verzekeraars niets uit. Ook het doden van slaven om bijvoorbeeld een opstand te bestrijden was niet gedekt door de polis, hoewel daar aan het eind van de achttiende eeuw verandering in kwam. Dode en verloren slaven werden alleen vergoed als er sprake was van 'perikulen van de zee', waaronder brand aan scheepsboord of een overval van piraten.

Er was echter nog een eeuwenoud maritiem principe dat een rol speelde: averij grosse. Daarvan was sprake bij schade (averij) die opzettelijk was veroorzaakt om het schip en de lading als geheel te redden. Een voorbeeld was het overboord werpen van zware handelsgoederen in een storm om te voorkomen dat een schip zinkt. Het principe van averij grosse dicteerde dat in zo'n geval de eigenaren van schip en lading (inclusief verzekeraars) gezamenlijk deelden in de opgelopen schade. Slavenhandelaren meenden dat ook bij het neerslaan van slavenopstanden sprake kon zijn van averij grosse. Zonder het neerslaan

ontstond immers het risico het schip geheel te verliezen.

Over de zaak *Middelburgs Welvaren* zijn veel gedrukte brieven en documenten bewaard gebleven, zowel van De Munck als van de verzekeraars.⁸ Het is duidelijk dat veel slavenhandelaren de kwestie op de voet volgden. Er moet veel over gesproken zijn in de stad en de gemoederen liepen soms flink op. In een Middelburgs koffiehuis troffen De Munck en Bomme elkaar en kwam het tot een ordinaire scheldpartij. De discussie tussen de reder en de verzekeraars draaide om twee kwesties: was er sprake van averij grosse en zo ja, hoeveel was een enkele slaaf waard? Was de waarde van een slaaf de (Afrikaanse) inkoop prijs of de hogere (koloniale) verkoopprijs zoals afgesproken in het contract?

8 Dit artikel is gebaseerd op de stukken in NL-MdbZA, MCC 1570. Daarnaast is uit de collectie van de Koninklijke Bibliotheek nog gebruikt: *Rekening van averye commune en averye grosse, per 't schip Middelburgs Welvaren* (Middelburg 1751).

Ondanks het grote aantal gedrukte stukken, is er geen gerechtelijke uitspraak bewaard gebleven. De precieze afloop van de zaak is dan ook niet bekend, hoewel er wel wat aanwijzingen zijn. Zo valt het op dat Nederlandse verzekeraars het neerslaan van slavenopstanden na 1751 vrijwel altijd accepteerden als averij grosse. Een bekende Amsterdamse verzekeraar vermoedde in 1758 dan ook dat de zaak *Middelburgs Welvaren* een precedent had geschapen.⁹ Om discussies over de waarde van slaven te voorkomen, werden hierover vanaf de jaren vijftig van de achttiende eeuw ook altijd vooraf afspraken gemaakt. De waarde werd specifiek vermeld in verzekeringspolissen. Het ging altijd om een waarde die dichter bij de gemiddelde verkoopprijzen dan bij de gemiddelde inkooprijzen lag. Ook dat was de mening geweest van De Munck.

Het einde van rederij De Munck

Wellicht heeft Johan de Munck dus aan het langste eind getrokken in deze verzekeringskwestie. Dat wil niet zeggen dat de reis van het

9 NL-MdbZA, MCC 66.7, brief 17 februari 1758 (scan 141).

Middelburgs Welvaren hem geen grote schade heeft opgeleverd. De Munck had echter slechts een financieel verlies te lijden, de slachtoffers op het schip moesten de gebeurtenissen met hun leven bekopen. Zelf had hij ook niet lang meer te leven, want in februari 1753 overleed Johan de Munck op 29-jarige leeftijd. Zijn vader, de stadsarchitect, hield de rederij nog enige tijd gaande. Maar De Munck jr. en sr. hebben na de 'ramp' (zoals ze het zelf noemden) geen slavenschepen meer uitgereed.

Voor kapitein Gerritse betekenden de gebeurtenissen niet het einde van zijn carrière. De verzekeraars beoordeelden zijn optreden op het *Middelburgs Welvaren* zeer kritisch en zij hielden de officieren verantwoordelijk voor het hoge dodental. Toch kreeg Gerritse een nieuwe aanstelling als kapitein: hij voer in 1752 uit op de *Mercurius* in dienst van de MCC. Diezelfde compagnie nam ook het schip *Middelburgs Welvaren* over voor f 11.706.¹⁰ Onder de vlag van de MCC maakte het schip nog zes slavenreizen, waarna het in 1763 bij terugkomst verongelukte bij Goeree.

10 Zie voor de verkoopakte NL-MdbZA, MCC 780.1 (scan 6).