



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730)

Heijer, H. den

Citation

Heijer, H. den. (1997). Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730). *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 16(2), 141-159. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305870>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305870>

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

- de piraten genomen. Ibidem, Appendix, 127; Scelle, *La traite négrière* deel I, 647n
84. *Pertinent verhaal* 8, Appendix, 19
 85. Ibid., 8, 12. Dit schip, ook bekend onder de naam *Nuestra Señora del Populo y San Pedro*, werd door de voorzitter van de *audiencia* van Panamá ingezet tegen piraten.
 86. *Pertinent verhaal* Appendix, 136
 87. Ibid., Appendix, 21
 88. Ibid., Appendix, 22
 89. Ibid., 15
 90. Ibid., 19
 91. Ibid.
 92. Ibid., 25
 93. Ibid., Appendix, 129
 94. Ibid., Appendix, 133-135
 95. Ibid., Appendix, 129
 96. Ibid., Appendix, 134-135. In de reguliere tekst staat als vertrekdatum 19 augustus vermeld. Volgens een Spaanse bron werden 291 slaven naar Havana vervoerd. A. de la Fuente García, 'El mercado esclavista habanero, 1580-1699: Las armazones de esclavos' in: *Revista de Indias* 50 (1990) 371-396, aldaar 383
 97. Dit was het vaartuig van kapitein Erasmus, waarop in Cartagena honderden slaven overleden.
 98. *Pertinent verhaal* Appendix, 130
 99. Ibid., 120, 129, Appendix, 135. Postma geeft 900 slaven in plaats van *piezas*. Postma, *The Dutch* 44
 100. *Pertinent verhaal* 23
 101. Ibid., 40, Appendix, 132. Hender Molesworth aan William Blathwayt, 29 augustus 1685. Fortescue, J.W. (ed.), *Calendar of State Papers. Colonial Series. America and West Indies, 1685-1688* (London: Her Majesty's Stationery Office, 1899) 84
 102. *Pertinent verhaal* 40, Appendix, 132. De slaven aan boord van dit schip en de twee volgende (in totaal 859) werden waarschijnlijk alle aangekocht van de Royal African Company. Davies vermeldt namelijk de verkoop door deze compagnie van 857 zwarten aan het Coijmans-*asiento* tussen november 1685 en maart 1686. K.G. Davies, *The Royal African Company* 330
 103. *Pertinent verhaal* Appendix, 132
 104. De lading bestond oorspronkelijk uit 310 slaven, maar elf van hen stierven nog voor vertrek van het schip. *Pertinent verhaal* Appendix, 133
 105. De Spaanse schrijfwijze ter aanduiding van een bedrag van 76.821 *pesos*, 2 *reales* en 3 *maravedis*. Een *peso* bevatte 8 *reales* en een *real* 34 *maravedis*.
 106. Een *tonelada* was een inhoudsmaat, gelijk aan 1,13 ton. Per *tonelada* werd een belasting geheven van 112,5 *pesos* ten behoeve van de zeevaartschool in Sevilla. *Pertinent verhaal* Appendix, 127
 107. Zijn functie is onbekend.
 108. Van Belle voegt nog twee kleine hypothetische posten toe en komt uit op een bedrag van 1.037.549:7:2 *pesos*.

Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730).¹

Henk den Heijer

Inleiding

Dit artikel beoogt inzicht te verschaffen in de omvangrijke smokkelhandel die gedurende vele jaren door Zeeuwse kooplieden op West-Afrika werd gedreven. Aan het eind van de zestiende eeuw ontwikkelde zich in korte tijd een bloeiende handel tussen de Republiek en West-Afrika. Het startschot daarvoor was in 1593 gelost door de Medemblikse schipper Barent Ericksz.. Min of meer bij toeval had deze Erickz. de rijkdommen van de Goudkust ontdekt en de kennis daarover bij terugkeer in de Republiek verspreid.² Zijn berichten over goud en ivoor misten hun uitwerking niet. Weldra werden vanuit Amsterdam, Rotterdam en enkele Zeeuwse steden schepen naar Guinea gezonden. De vaart op het nieuw ontdekte handelsgebied nam snel in omvang toe: in de periode 1599-1607 werden naar schatting tweehonderd schepen op West-Afrika uitgereed.³ Maar de steeds feller wordende concurrentie bedreigde de winst van alle betrokkenen. Zij waren zich daarvan terdege bewust en begonnen, mede op initiatief van de Staten van Holland, onderhandelingen om tot een gemeenschappelijke compagnie te komen. Dit leidde tot een gedeeltelijk succes; in 1599 besloten acht Hollandse ondernemingen met handelsbelangen in West-Afrika een kartel te vormen. De Zeeuwse handelshuizen echter bleven buiten het kartel en weldra vormden zich ook nieuwe Hollandse compagnieën die zelfstandig opereerden.⁴ Bundeling van krachten bleek wat betreft de vaart op West-Afrika een onhaalbare kaart. Aan deze versnippering van handelsbelangen zou pas met de oprichting van de West-Indische Compagnie (WIC) in 1621 een einde komen. Vanaf dat moment had de nieuwe Compagnie het monopolie op de West-Afrikaanse handel, een recht dat de Staten-Generaal haar tot 1730 hebben verleend. Magistraten van praktisch alle steden in de

Republiek respecteerden het handelsmonopolie en zorgden ervoor dat de vaart op West-Afrika werd gestaakt. Van Amsterdamse zijde werd meermalen een poging gedaan dit alleenrecht te breken, maar telkens wisten vertegenwoordigers van Zeeland en andere gewesten die aanvallen op het WIC-monopolie te pareren.⁵ Met name de Zeeuwse afgevaardigden ter Generaliteit hebben zich fel verzet tegen het openstellen van de vaart op West-Afrika. Een op zijn zachtst uitgedrukt merkwaardige houding aangezien het juist Zeeuwse kooplieden zijn geweest die het monopolie van de Compagnie op grote schaal hebben ontdoken. Deze paradoxale houding van de Zeeuwen laat zich moeilijk raden.

Dat de Zeeuwen zich op grote schaal met smokkelhandel op West-Afrika hebben ingelaten, is wel verklaarbaar. Om te beginnen hadden zij reeds in de zestiende eeuw een zekere reputatie verworven op het terrein van riskante scheepvaartactiviteiten. Kaapvaart bijvoorbeeld was toen al een zaak waarmee Zeeuwse kooplieden zich geregeld bezighielden.⁶ Maar kaapvaart werd alleen bedreven in tijden van oorlog als een belangrijk deel van de reguliere handel noodgedwongen gestaakt moest worden. Zodra het vrede was, werd de handelsvaart weer hervat. En juist dat laatste verliep steeds moeilijker. De Zeeuwse kooplieden moesten het in de internationale handel steeds vaker afleggen tegen hun concurrenten uit Amsterdam. Tijdens de Opstand tegen Spanje profiteerden de Zeeuwen nog van de sluiting van de Schelde, waardoor een belangrijk deel van de Vlaamse im- en export via Zeeuwse steden verliep. Maar gedurende het Twaalfjarig Bestand was pijnlijk duidelijk geworden dat beëindiging van de blokkade grote schade zou toebrengen aan de overslagfunctie van Zeeland. Het einde van de oorlog betekende dan ook een gevoelige klap voor de Zeeuwse economie.⁷

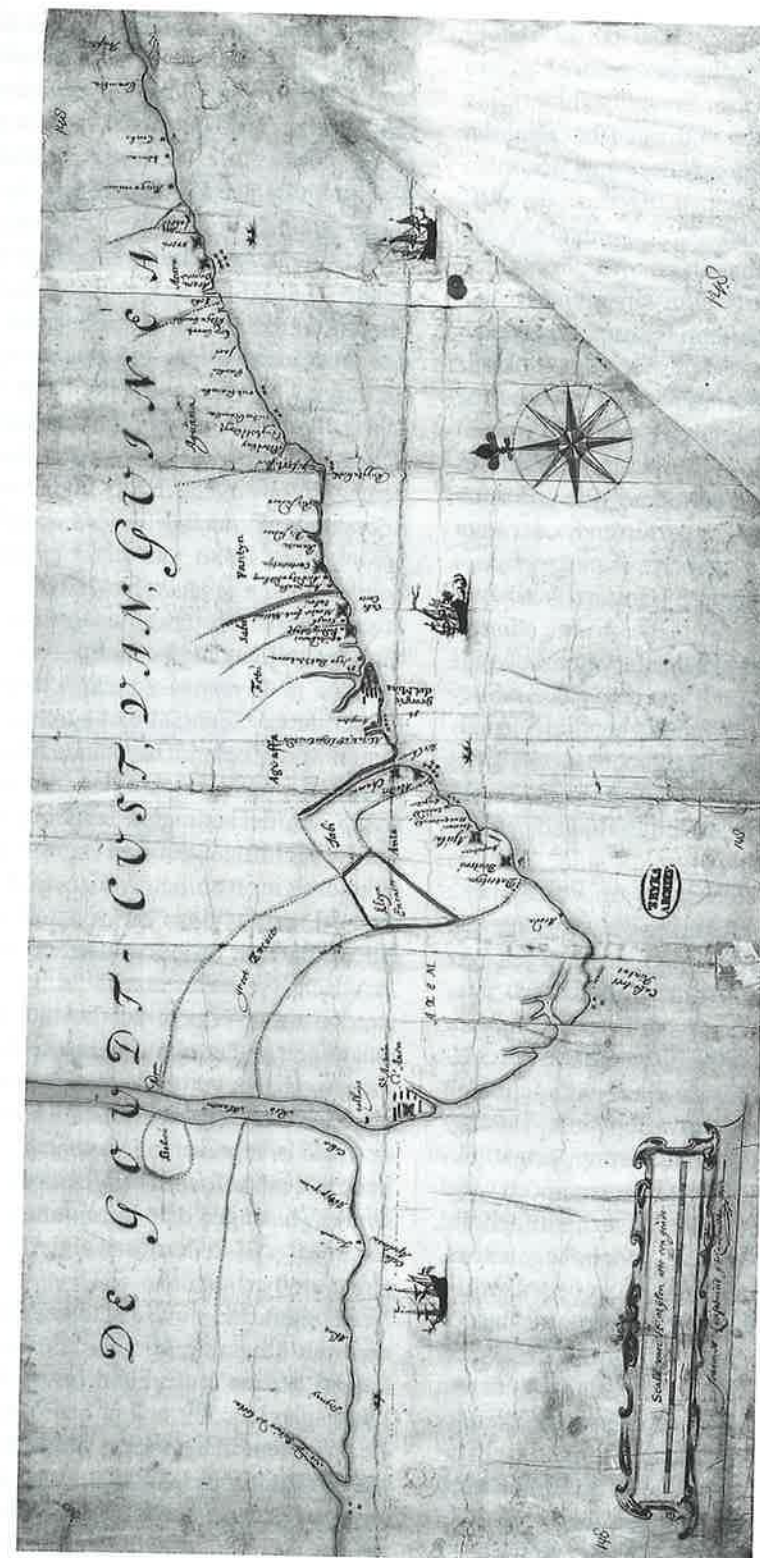
Alternatieven ter compensatie van het verlies aan handelsactiviteiten waren dringend gewenst. Het zal daarom geen toeval zijn geweest, dat een jaar voor de ondertekening van de Vrede van Munster het juist de Zeeuwen waren die op grote schaal kaapvaartactiviteiten in het Atlantisch gebied ontplooiden. Zeeuwse reders waren daartoe geautoriseerd door de WIC, die zelf geen financiële middelen meer had om kaapvaart tegen vijandelijke Portugese schepen te bedrijven. Onder de naam 'Brasilse Directie' werd in december 1646 te Middelburg een samenwerkingsverband van particuliere commissievaarders opgericht.⁸ De schepen van deze organisatie wisten in de jaren 1647-1648 niet minder dan 220 Portugese suikerschepen buit te maken. En ook na het verlies van Brazilië aan de Portugezen in 1654 bleven Zeeuwse kapers nog jaren actief in het Atlantisch gebied.⁹ Een andere lucratieve manier om de Zeeuwse scheepvaart rendabel te houden, was de smokkelhandel op West-Afrika. Van de WIC viel na de grote verliezen in Brazilië sinds de jaren veertig niet veel meer te vrezen. De bewindhebbers van de Compagnie hadden eenvoudig geen geld meer in kas voor de uitrusting van kruisers om 'lorrendraaiers' (smokkelschepen) op te sporen. Hóe omvangrijk de Zeeuwse smokkelhandel voor de oprichting van de Tweede WIC in 1674 is geweest, is wegens gebrek aan seriële gegevens niet nauwkeurig vast te stellen. Franz Binder heeft de illegale scheepvaart in de twee decennia voorafgaand aan de oprichting van de Tweede WIC, geschat op een dozijn schepen per jaar. De uit Zeeland afkomstige lorrendraaiers smokkelden tussen 1655 en 1675 naar schatting 11.000 mark goud uit West-Afrika, terwijl de WIC in dezelfde periode ongeveer 28.000 mark goud naar de Republiek heeft geëxporteerd.¹⁰ Daarnaast werden aanzienlijke hoeveelheden ivoor, grein (soort peper) en gom door smokkelaars ingekocht. Zij hadden daarmee ongeveer een kwart van de goederenhandel tussen de Republiek en West-Afrika in handen. Het ligt

voor de hand dat het leeuwendeel van deze handel zich buiten het gebied van de Gouden Slavenkust heeft afgespeeld. Ten slotte was daar de minste weerstand te verwachten wegens het nagenoeg ontbreken van compagnievestigingen.

In 1674 werd de noodlijdende WIC failliet verklaard, waarna onder dezelfde naam meteen een nieuwe compagnie werd opgericht. De van schulden gezuiverde organisatie beschikte nu over voldoende bedrijfskapitaal om de kustbewaking in Afrika te verscherpen. Eindelijk was geld beschikbaar voor de stationering van een kruiser in de West-Afrikaanse kustwateren. Maar ondanks de verscherpte controle zou snel duidelijk worden dat de Compagnie niet in staat was de illegale handel terug te dringen. Integendeel, in plaats van een vermindering begon de smokkelhandel zich vanaf 1674 juist uit te breiden. De reden daarvoor moet vooral worden gezocht in de krimpende handel van het Zeeuwse gewest. Tijdens de Hollandse Oorlog (1672-1678), de Negenjarige Oorlog (1688-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) vormde kaapvaart nog een goed alternatief voor het verminderen van de handel, maar in perioden van vrede lag smokkelhandel op Afrika meer voor de hand.

Belanghebbenden

Ook na de heroprichting van de WIC bleven de handel en scheepvaart op West-Afrika verboden voor particuliere kooplieden uit de Republiek. De teleurstelling over de handhaving van het monopolie was groot in Zeeuwse scheepvaartkringen. Desalniettemin werd de illegale handel op West-Afrika met kracht voortgezet. De omvang van de smokkelhandel in de periode 1674-1730 is, evenals in de voorgaande periode, vanuit zijn aard slechts indirect en bij benadering vast te stellen. Bovendien zijn belangrijke stadsarchieven die meer inzicht hadden kunnen bieden, verloren gegaan. Dat betekent echter niet dat een bespiegeling omtrent de smokkelhandel op drijfzand is gebaseerd. Archiefstukken van de



Zeventiende-eeuwse kaart van de Goudkust. Bron: Algemeen Rijksarchief, 's Gravenhage, inv.nr. VEL 148.

WIC, de Staten van Zeeland en de Staten-Generaal bevatten veel gegevens over lorrendraaiers en maken een goede beeldvorming mogelijk. Bovendien zijn vanaf het eind der zeventiende eeuw procesgegevens voorhanden van smokkelschepen die door de WIC zijn geconfisqueerd.

Uit genoemde bronnen zijn voor de periode 1674-1730 honderdvijfenveertig namen van lorrendraaiers opgediept. Daarnaast is sprake van tientallen niet geïdentificeerde smokkelschepen. Vaartuigen waarvan de herkomst was te achterhalen, bleken voor driekwart in Zeeuwse havens te zijn uitgereed. Naar we mogen aannemen vormden de geconfisqueerde en gesignaleerde lorrendraaiers het topje van een forse ijsberg. Aannemelijk is dat de illegale handel zich tot aan het begin van de achttiende eeuw op het niveau van een dozijn schepen per jaar heeft weten te handhaven. Vanaf het eind van de Spaanse Successieoorlog in 1713 nam het aantal vermeldde en door de WIC opgebrachte lorrendraaiers zo sterk toe, dat de omvang van de smokkelvaart op minstens twintig schepen per jaar mag worden geschat.¹¹

Hoewel particuliere handel op West-Afrika verboden was, werden bij de uitreding van lorrendraaiers nauwelijks maatregelen getroffen om ontdekking te voorkomen. Integendeel, vaak gebeurde het klaarmaken voor vertrek in alle openheid, waardoor bewindhebbers van de WIC al snel van voorgenomen smokkelreizen op de hoogte waren. Belangrijke informatie voor het traceren van smokkelschepen was de lading die aan boord werd gebracht. Vaartuigen met een uitgebreid assortiment metaalwaren, alcoholica, textiel, buskruit, kralen en kauries aan boord waren bij voorbaat verdacht. Met name de laatste twee artikelen werden alleen in Afrika verhandeld.¹² Dat reders van lorrendraaiers hun activiteiten zo openlijk konden uitvoeren, is verklaarbaar door de opstelling van stadsregeringen van Zeeuwse havensteden als Middelburg, Vlissingen, Veere en Zierikzee. Vanuit genoemde steden immers werden de

smokkelschepen naar Afrika in zee gebracht. Een markant voorbeeld is de uitreding van het Vlissingse smokkelschip *Vrientschap*. De inkt van het WIC-octrooi van 1674 was nog niet droog of de Zeeuwse bewindhebber Joachim van der Leijden bracht de Staten-Generaal op de hoogte van een voorgenomen smokkeltocht van de *Vrientschap*. Hij vermeldde daarbij dat van de scheepseigenaar, een zekere Jacob Janssen, bekend was dat deze regelmatig smokkelschepen op Afrika liet varen. Om herkenning door WIC-kruisers te voorkomen, voeren zijn schepen onder Schotse vlag. Bovendien was een deel van de bemanning van het schip uit Engeland en Schotland afkomstig. Tevens werd de oorspronkelijke naam van het vaartuig in een Schots klinkende naam gewijzigd. Alle reden dus om de autoriteiten te waarschuwen. Maar Van der Leijden had kennelijk zo weinig vertrouwen in de magistraat van Vlissingen, dat hij de Staten-Generaal rechtstreeks vroeg de Staten van Zeeland te manen zich aan de octrooiafspraken te houden en de *Vrientschap* aan de ketting te leggen. Hadden de Staten van dit gewest niet ingestemd met de bekrachtiging van het WIC-octrooi en daarmee de verplichting "de overtreders van uw Hoogmogende ordonnantien" te straffen?¹³ Juridisch een juiste constatering, maar toch werden door Zeeuwse bestuurders geen maatregelen genomen om het vertrek van de *Vrientschap* te verhinderen. De houding van het Vlissingse stadsbestuur in bovenvermelde zaak is representatief voor die van veel Zeeuwse autoriteiten. In december 1677 werden te Vlissingen drie lorrendraaiers tegelijk uitgereed en wederom weigerde de magistraat in te grijpen.¹⁴

Verschillende Zeeuwse stadsregeringen hielden niet alleen de kooplieden die smokkelhandel bedreven de hand boven het hoofd, maar spanden zich ook in het WIC-monopolie te breken. In het najaar van 1692 wilde het stadsbestuur van Middelburg op aandringen van een groep plaatselijke kooplieden zelfs de "handel ende navigatie op de custe van

Africa alomme genougsaam open (...) stellen" en "het octroij bij den staat met gemeen consent van de respective provincien aan de Compagnie verleent" nietig verklaren.¹⁵ Door ingrijpen van de WIC werd dit plan in de kiem gesmoord, maar in de praktijk bleven de autoriteiten lorrendraaiers wel in bescherming nemen tegen gerechtelijke vervolging. De pakkans in Zeeuwse havens mocht dan gering zijn, het risico door een WIC-kruiser in de Afrikaanse kustwateren opgebracht te worden, was aanzienlijk groter. Toch konden reders van smokkelschepen ook dat risico verkleinen door schip en lading voor vertrek te laten verzekeren. Het staat vast dat meerdere scheepseigenaren hun risico's op deze wijze hebben afgedekt.¹⁶ De WIC was weinig gelukkig met deze ontwikkeling die in haar ogen slechts de smokkelhandel zou stimuleren. Om dat gevaar te keren, lieten bewindhebbers van de kamer Amsterdam in 1715 beslag leggen op de gelden die Amsterdamse assuradeuren aan Zeeuwse reders wilden uitkeren voor het verlies van enkele lorrendraaiers.¹⁷ De Zeeuwse belanghebbenden waren woedend over deze actie en schakelden de Staten van Zeeland in, ten einde het arrest op de gelden zo snel mogelijk op te heffen. De laatsten namen contact op met de Heren Tien, het hoogste bestuurscollege van de WIC, en sommeerden de bewindhebbers het arrest op te heffen zodat de gedupeerde reders alsnog hun schadevergoeding konden innen.¹⁸ Tegelijkertijd werden de Staten van Holland gevraagd het arrest nietig te verklaren. De Zeeuwse gecommiteerden verwezen daarbij naar een in 1674 tussen Holland en Zeeland gesloten akkoord, waarin was bepaald dat wederzijds geen arrest gelegd kon worden op elkaars goederen en kredieten. Verzekeringsgelden vielen daar ook onder.¹⁹ In de juristerij die zich vervolgens tussen de Staten van Zeeland, de Staten van Holland en de vertegenwoordigers van de WIC afspeelde, moest de Compagnie uiteindelijk het onderspit delven. Eind juni 1717 werd het arrest opgeheven en het verzekeringsgeld alsnog uitgekeerd.²⁰

Ondanks de bescherming van lokale overheden en de mogelijkheid risico's te verzekeren, bleef smokkelhandel een riskante onderneming die investeerders grote winsten, maar ook forse verliezen kon opleveren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de uitreding van een lorrendraaiër meestal een zaak was van meerdere personen. Overigens geen typisch kenmerk van de smokkelvaart; ook in de gewone handelsvaart was het sinds de vijftiende eeuw gebruikelijk de risico's via het principe van de partenrederij over een aantal personen te spreiden. Degene die een aandeel in een scheepsreis had 'gekocht', stond te boek als reder en deelde in de baten en lasten naar rato van zijn geldelijke inbreng in de onderneming.²¹ De organisator of boekhouder van de reis zorgde voor de bemanning en uitreding van het schip en was verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling van de zaken.²² Ten slotte was in sommige gevallen een borg bij de uitreding betrokken die een borgsom ten kantore van de admiraliteit moest deponeren. Of dat laatste ook altijd werd gedaan is niet zeker; het is mogelijk dat ondertekening van een borgakte door een solvabel persoon voldoende was. Borgstelling was nodig als een schip in oorlogstijd buskruit vervoerde of de reders een commissiebrief voor de kaapvaart aanvroegen.²³ Zo'n commissiebrief werd dan gebruikt als dekmantel voor het bedrijven van smokkelhandel.

Onder reders van smokkelschepen zaten veel kooplieden die tot de maatschappelijke middenlaag gerekend kunnen worden, maar ook vooraanstaande regenten die wel een gokje wilden wagen. Voorbeelden uit de eerste categorie zijn de wijnkoopman Simon Willem du Buisson en de reder Hermanus Christiaensen uit Middelburg alsmede de kooplieden Adriaan Teerling en Leendert van Sonsbeeck uit Vlissingen. Niet geheel toevallig waren genoemde lieden tijdens de Spaanse Successieoorlog ook actief als kaapvaartreders.²⁴ Zij hadden in de jaren 1702-1713 fortuinen verdiend met het nemen van vijandelijke schepen en zochten

na de beëindiging van de oorlog nieuwe investeringsmogelijkheden.²⁵ In de reguliere handel echter waren nauwelijks mogelijkheden. Zo was de vaart op Frankrijk, waarin de Zeeuwen tot aan het eind van de zeventiende eeuw nog een redelijk aandeel hadden, tot een minimum gereduceerd.²⁶ De smokkelhandel op West-Afrika, waarmee veel Zeeuwse kooplieden bekend waren, bood daarvoor wel uitstekende mogelijkheden. Overigens hadden genoemde kooplieden meer maritieme pijlen op hun boog. Leendert van Sonsbeeck had aan het eind van de zeventiende eeuw ook schepen op Spaanse koloniën in West-Indië varen.²⁷ Adriaan Teerling had in 1718 kapitaal in een Oostendse scheepvaartonderneming gestoken die handel dreef op West-Afrika.²⁸ Dit zijn maar enkele voorbeelden van dwarsverbanden in de maritieme wereld der Zeeuwen.

Vanuit gevestigde regentenkringen werd eveneens kapitaal belegd in de smokkelhandel. Van de Vlissingse koopman en regent Nicolaas van Hoorn is bekend dat hij in 1677 het fregat *Ruijter* naar de West-Afrikaanse kust heeft gezonden om smokkelhandel te bedrijven. Van Hoorn had voor zijn schip, dat met 26 kanonnen was uitgerust en een bemanning van tachtig koppen telde, bij de Zeeuwse admiraliteit een commissiebrief voor de kaapvaart aangevraagd en gekregen. Hij had voorgewend tegen de Fransen ter kaapvaart te gaan. Maar in plaats daarvan was de *Ruijter* naar de Goudkust vertrokken, waar de bemanning nota bene een Portugese koopvaarder had aangevallen en van goud en handelsgoederen beroofd.²⁹ In 1679 had diezelfde Nicolaas van Hoorn vanuit Vlissingen een pinas naar West-Afrika gezonden om goud en slaven in te kopen. Vervolgens was het schip naar de Spaanse havenstad Cadiz gezeild, waar de negers op de lokale slavenmarkt werden verhandeld.³⁰ Van Hoorn dreef op dat moment een handelsonderneming met de uit Cadiz afkomstige koopman Diego Maget. In 1682 liepen wederom twee

door Van Hoorn uitgerede lorrendraaiers met Afrikaanse producten de havens van Cadiz en La Coruña binnen.³¹ Pogingen van WIC-bewindhebbers om deze Vlissingse regent aan te pakken, liepen op niets uit. In 1718 komen we Nicolaas van Hoorn zelfs als burgemeester van Vlissingen tegen, waarmee maar is aangetoond dat illegale activiteiten een maatschappelijke carrière niet in de weg behoefden te staan.³²

Andere bekende regenten met belangen in de smokkelhandel waren Appolonijs Lampsins en Hiëronymus Boudaen Courten, beide uit Middelburg afkomstig. De eerste was een telg uit een vooraanstaande regentenfamilie met grote belangen in de handels- en kaapvaart.³³ Van de lorrendraaiers waarin Appolonijs Lampsins financiële belangen had, werden de *Herstel van Zeeland* en *Oranjeboom* in 1715 door een WIC-kruiser opgebracht en in beslag genomen.³⁴ De totale schade bedroeg 30.700 gulden, terwijl een bedrag van 23.000 gulden aan winst was misgelopen.³⁵ Hiëronymus Boudaen Courten was borg van de *Negotie Galeij* die in 1714 naar Afrika vertrok. Ook dit schip werd door een WIC-kruiser onderschept, maar kon dankzij de zware bewapening (24 stukken geschut) na een vuurgevecht ontkomen.³⁶ Het is opmerkelijk dat onder belanghebbenden in de smokkelhandel ook aandeelhouders van de WIC zaten. Enkel van hen, zoals de Middelburgse regenten Pieter de la Rue en Willem Parker, behoorden zelfs tot de hoofdparticipanten. Tevens staat vast dat elf grootaandeelhouders met belangen in lorrendraaiers tussen 1700 en 1716 lid van het college van hoofdparticipanten zijn geweest.³⁷ Zo op het eerste gezicht een vreemde zaak. Maar een hoofdaandeelhouder had ook toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten die hem in staat stelde snel courante goederen naar Afrika te verschepen. Dankzij deze handelwijze bezaten smokkelaars dikwijls 'de preferentie van de markt' waardoor zij de WIC een slag voor konden blijven.³⁸



Hiëronymus Boudaen Courten (1678-1727), regent te Middelburg en belanghebbende in de smokkelhandel op West-Afrika. Foto Iconographisch Bureau, 's Gravenhage.

Goederen en slaven

De West-Afrikaanse markten vormden een belangrijk afzetgebied voor Europese en Aziatische goederen. Smokkelaars namen daarvan een belangrijk deel voor hun rekening. Van 23 lorrendraaiers is de waarde van het 'cargasoen' (de lading ruilgoederen) bekend. Die schommelde tussen de vijf- en vijftigduizend gulden per schip met een gemiddelde waarde van vijftigduizend gulden.³⁹ Naspeuringen in *taxatierapporten* van in beslag genomen lorrendraaiers leverden een assortiment op van ruim honderd verschillende ruilgoederen. Dit lijkt veel, maar op handelslijsten van de WIC staan meer dan tweehonderd artikelen vermeld.⁴⁰ De goederen die naar Afrika werden verscheept, verschilden sterk in waarde en karakter. Zo werden Indiase textielsoorten verhandeld naast 'snaphanen' (vuurwapens), trompetten en 'quispel' (kralen). De belangrijkste ruilgoederen waren textiel (44%), metaalwaren (14,6%), buskruit (13,9%), vuurwapens (10,9%) en alcoholica (8%). Vergeleken met handelsgegevens van de WIC en de Engelse Royal African Company (RAC) geven de gepresenteerde percentages een redelijk

betrouwbaar beeld.⁴¹ Alleen wat betreft de export van vuurwapens en buskruit lopen de cijfers van de smokkelschepen en officiële handelsorganisaties substantieel uiteen. Militaire goederen vormden bij de compagnieën tussen de vijf en tien procent van het totale cargasoen, terwijl bij sommige lorrendraaiers meer dan vijftig procent van de lading uit vuurwapens en kruit bestond. Een goed voorbeeld is de lading van de Vlissingse lorrendraaijer *Drij Marries*. Toen het schip in 1726 in Afrikaanse kustwateren door een WIC-kruiser werd opgebracht, bevonden zich 2.253 vuurwapens en 55.135 pond buskruit aan boord.⁴² Beide producten vertegenwoordigden in waarde uitgedrukt 52,9% van de totale lading.

De smokkelhandel op West-Afrika beperkte zich niet tot een bepaalde regio, maar strekte zich uit van het eiland Arguin in het noorden, tot Angola in het zuiden. Slechts de Goudkust, waar de WIC haar machtsbasis had, werd zoveel mogelijk gemeden. Als lorrendraaiers toch de Goudkust aandeden, zochten zij bescherming bij Engelse en Brandenburgse forten. Tot grote ergernis van de WIC waren haar concurrenten maar wat graag

bereid met smokkelaars handel te drijven.⁴³ Om aan deze praktijken een eind te maken, heeft de WIC in 1679 een verdrag ter wederzijdse wering van lorrendraaiers met de RAC gesloten.⁴⁴ In de praktijk echter ging de handel met Zeeuwse en andere smokkelaars onverminderd door. Ook bij Europese vestigingen elders op de West-Afrikaanse kust waren lorrendraaiers geziene gasten. Zo dreef de Brandenburgse vestiging op het eiland Arguin, een belangrijk leverancier van gom, vanaf 1700 praktisch volledig op de handel met uit de Republiek afkomstige smokkelschepen.⁴⁵

De meeste Zeeuwse lorrendraaiers waren uitgerust voor de goederenhandel. Vooral goud en ivoor waren felbegeerde producten. Volgens WIC-koopman Willem Bosman was de omvang van de smokkelhandel in goud aan het eind van de zeventiende eeuw gelijk aan die van de Compagnie.⁴⁶ Dat impliceert dat lorrendraaiers gedurende de laatste decennia van de zeventiende eeuw ongeveer 1.500 mark goud per jaar uit Afrika haalden. Door de vele oorlogen die zich na 1700 op de Goudkust afspeelden en de toenemende vraag naar slaven, verminderde het aanbod van goud aanmerkelijk. De WIC exporteerde tussen 1700 en 1730 gemiddeld 760 mark goud per jaar vanaf de Goudkust.⁴⁷ Uitgaande van Bosmans' vooronderstelling, mogen wij aannemen dat smokkelaars, die juist na 1700 hun activiteiten intensiveerden, minstens eenzelfde hoeveelheid goud naar de Republiek brachten.

Hoewel de zucht naar goud de belangrijkste reden was om smokkelhandel te bedrijven, had West-Afrika meer producten te bieden. Lorrendraaiers die op het noordelijk deel van de kust Arguin, Portendick of Cabo Verde als bestemming hadden, waren vooral geïnteresseerd in gom en was. Smokkelaars die het gebied tussen Cabo Verde en de Goudkust bevoeren, verruilden hun koopmanschappen voornamelijk tegen was, grein, ivoor en kleine hoeveelheden goud. De Goudkust was door de aanwezigheid van WIC-forten en

kruisers gevaarlijk terrein, maar interessant wegens de handel in goud en ivoor. Zuidelijker gelegen streken als de Bocht van Benin en de Loango-Angola-Kust werden alleen door lorrendraaiers bezocht die slavenhandel bedreven. Van dertien schepen kon de retourlading worden achterhaald. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat goud (73,7%), ivoor (15,2%), grein (4,4%) en gom (3%) de meest voorkomende retourgoederen zijn geweest.⁴⁸ Evenals bij de cargosoenen vertoont ook de samenstelling van de retourladingen van lorrendraaiers een sterke overeenkomst met die van de WIC en RAC.⁴⁹ Slechts op het terrein van de slavenhandel is een groot verschil te constateren.

Vergeleken met de illegale goederenhandel was de smokkel in slaven beperkt van omvang. De slaven- of driehoekshandel was, zo heeft J.M. Postma geconstateerd, een zeer complexe onderneming waarin slechts weinig lorrendraaiers succesvol konden opereren.⁵⁰ Voor de goederenhandel op Afrika waren beperkte investeringen in schepen en uitrusting alsmede een eenvoudig handelsapparaat voldoende. De slavenhandel daarentegen vereiste grotere investeringen, een goede organisatie in West-Afrika en een gegarandeerd afzetgebied in Amerika. Aan de tussenhandel in slaven, waarmee smokkelaars zich wel bezighielden, was aanmerkelijk minder risico verbonden. Op de kust verworven slaven werden dan voor goud, tabak of andere producten snel doorverkocht aan Portugese handelaren.

Desalniettemin zijn er ook lorrendraaiers geweest die de driehoekshandel bedreven. Hoe groot hun aandeel in de transatlantische slavenhandel is geweest, is onmogelijk te traceren. Volgens Postma was het gering. Hij heeft het totaal aantal illegaal verhandelde slaven in de periode 1600-1730 geschat op 14.000, waarvan 4.500 in de zeventiende eeuw.⁵¹ Er zijn evenwel sterke aanwijzingen dat lorrendraaiers zich méér met slavenhandel hebben ingelaten dan tot nog toe wordt aangenomen.



Handel tussen Afrikanen en Europeanen op de Kaap-Verdische eilanden. Gravure uit O. Dapper, Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten (Amsterdam 1668). Foto Koninklijke Bibliotheek, 's Gravenhage.

Kort na de heroprichting van de WIC in 1674 waren al klachten te beluisteren over een uitgebreide illegale slavenvaart op Suriname. In augustus 1676 vroeg de advocaat-generaal van de WIC, Mr. Carel Quina, de Staten-Generaal nadrukkelijk maatregelen te nemen om deze smokkelhandel op Suriname de kop in te drukken.⁵² De WIC leed daardoor grote schade. Het bevoegd gezag in Paramaribo, dat in 1676 onder de Staten van Zeeland ressorteerde, zou erop moeten toezien dat alleen WIC-schepen slaven in de kolonie aanbrachten. Andere slavenschepen dienden onverwijld aan de ketting gelegd en ten gunste van de WIC verkocht te worden. Maar veel heeft het verzoek van Quina niet mogen baten, want reeds in 1679 moest hij zijn klacht herhalen.⁵³ Bij die gelegenheid verzocht Quina de Hoogmogende Heren tevens de nieuw benoemde gouverneur van Suriname, Johannes Heinsius, van goede

instructies te voorzien betreffende de bestrijding van de illegale slavenhandel. Officieel bezat de Compagnie het monopolie op de slavenaanvoer naar Suriname. Toch was dit alleenrecht tot 1682 een dode letter. Nadat Suriname in 1667 door het Zeeuwse eskader van Abraham Crijnssen was ingenomen, werd de kolonie onder beheer van de Staten van Zeeland gebracht. Pas na forse verliezen en zware druk van de Staten van Holland waren de Zeeuwen in 1682 bereid het beheer van de kolonie over te dragen aan de WIC, die daarmee haar monopolie op de slavenhandel bevestigd zag. Een jaar later werd de Sociëteit van Suriname gevormd, waarin de stad Amsterdam, Cornelis van Aerssen van Sommelsdijck en de WIC elk voor een derde participeerden. Onder de nieuwe beheerder bleef de slavenhandel het exclusieve recht van de WIC.

Het leek erop dat vanaf 1682 de illegale slavenhandel effectief bestreden kon worden. Toch werd ook na de machtsvername regelmatig melding gemaakt van 'gespuis' dat het monopolie van de WIC ontdeek, zij het dat slavensmokkel op beduidend kleinere schaal heeft plaatsgevonden. Illustratief voor het oogluikend toestaan van slavensmokkel is de affaire rond de Vlissingse lorrendraaijer *Rode Leeuw*. In juni 1689 ontving de WIC van haar handelsagent te Cabinda in Angola het bericht dat de Vlissingse kapitein Anthoenis Tange met zijn schip de *Rode Leeuw* aldaar was gearriveerd en slaven inkocht.⁵⁴ Twee maanden later kreeg de Amsterdamse kamer van de WIC een missive uit Suriname, waarin werd vermeld dat diezelfde Anthoenis Tange vierhonderd Angolese slaven in de kolonie had aangebracht en verkocht. De lokale autoriteiten hadden hem, wegens gebrek aan slaven, voor die transactie toestemming verleend. De *Rode Leeuw* was juist op een moment gearriveerd dat Suriname het zonder gouverneur moest stellen. De laatste gezagsdrager, Cornelis van Aerssen van Sommelsdijck, was kort voor de aankomst van Tange door muitende soldaten vermoord, terwijl de nieuwe gouverneur Joan van Scherphuizen nog niet was aangekomen.⁵⁵ Het besluit Tange zijn slaven bij opbod te laten verkopen, was genomen door een raad van kolonisten die het interimbestuur vormde. In maart 1690 ontvingen de Amsterdamse bewindhebbers van hun Zeeuwse collega's de boodschap dat de *Rode Leeuw* in de haven van Vlissingen was binnengelopen. De naam van het schip was inmiddels gewijzigd in *Johanna*. Bestuurders uit beide kamers schakelden meteen de autoriteiten in en kregen van de Staten van Holland en Zeeland toestemming het schip aan de ketting te laten leggen. Maar toen zij tot actie wilden overgaan, bleek "dat den deurwaerder geene adssistentie hadde konnen bekomen, om het selve schip te leggen aen de kettingh, noch te oock het roer daer van te lighten". In heel Vlissingen was niemand bereid een vinger voor de Compagnie uit te steken. Sterker nog, in Zeeuwse

scheepvaartkringen werd triomfantelijk gesproken van een overwinning op de WIC.⁵⁶ De illegale slavenhandel bleef niet beperkt tot Suriname, maar strekte zich ook uit tot andere Nederlandse bezittingen in West-Indië. Het is zelfs waarschijnlijk dat de weigering van Zeeuwse stadsbesturen lorrendraaiers te vervolgen veel kooplieden heeft aangemoedigd smokkelhandel in slaven te bedrijven. Zo arriveerde de Zeeuwse lorrendraaijer *Swalem* in 1692 te Curaçao met 555 slaven aan boord.⁵⁷ Kennelijk wist de kapitein van het schip dat hem door de lokale autoriteiten geen strobreed in de weg gelegd zou worden en hem bij thuiskomst in de Republiek geen gerechtelijke vervolging te wachten stond.

Planters van Franse en Engelse koloniën in het Caribisch gebied vormden voor de slavensmokkelaars ook aantrekkelijke afnemers. De regeringen van Frankrijk en Engeland waren aan het eind van de zeventiende eeuw nog niet in staat hun koloniën van voldoende slaven te voorzien. Veel kolonisten waren daardoor genoodzaakt hun toevlucht tot smokkelaars te nemen. De autoriteiten in Londen en Parijs hadden de illegale slavenhandel op hun koloniën weliswaar streng verboden, maar in de praktijk waren het juist de lokale overheden die smokkelaars aanmoedigden hun slaven ter plaatse te koop aan te bieden. Zo werden tussen 1672 en 1682 door de Engelse autoriteiten in het Caribisch gebied maar liefst 32 illegale slavenschepen geregistreerd, waaronder een aantal uit de Republiek.⁵⁸ Bestrijding van deze smokkelhandel was wegens de gebrekkige controle-middelen en de uitgestrektheid van het gebied ondoenlijk, maar bovenal onwenselijk. Wie anders zouden de benodigde slaven moeten leveren?

Ook de koloniën op de Wilde Kust vormden interessante afzetgebieden. Gebrek aan slaven bracht de Franse gouverneur van Guyana, De Ferolle, ertoe de Vlissingse koopman Pieter van Pantegem in 1687 te contracteren voor de levering van een scheepslading slaven. Helaas zou Van Pantegem na de levering

bemerken dat de wisselbrieven die hij voor zijn diensten had ontvangen, in Frankrijk niet verzilverd konden worden. In 1699 en 1700 werden voor de kust van West-Afrika drie Zeeuwse lorrendraaiers door Franse schepen in beslag genomen. Twee daarvan waren speciaal voor de slavenhandel uitgereed.⁵⁹

Ook in de periode 1700-1730 hebben lorrendraaiers regelmatig slavenhandel bedreven. Van 23 smokkelschepen die op Afrika handel dreven, is vastgesteld dat zij alleen slaven vervoerden.⁶⁰ Een zaak die in 1718 veel stof deed opwaaien, was die van de Zeeuwse lorrendraaiers *Jager* en *Gulden Vrijheid*. Beide schepen, waarop in de paragraaf *risico's* nader zal worden ingegaan, hadden eerst slaven te Angola ingenomen, vervolgens de WIC-kruiser *Faam* in een gevecht tot zinken gebracht en ten slotte de oversteek naar West-Indië gemaakt. De *Jager* en *Gulden Vrijheid* ankerden op de rede van Sint Eustatius in de verwachting dat zij daar hun slavenlading te gelde konden maken. Voordat echter de schepelingen aan land konden gaan, werden zij opgemerkt door de WIC-fiscaal Johannis Meijer. Die liet zich met een bark naar de lorrendraaiers brengen om poolshoogte te nemen. Maar in plaats van hem te woord te staan, trakteerden de kapiteins Johannis Meijer op kanonvuur.⁶¹ De bark werd niet getroffen en de fiscaal kon verhinderen dat de smokkelaars hun slaven op het eiland te koop aanboden. Een tegenslag die voor de lorrendraaiers niet al te groot moet zijn geweest, aangezien zich op de omringende Franse en Engelse eilanden nog voldoende potentiële kopers bevonden.

Risico's

Om de smokkelhandel tegen te gaan, werden door de Staten-Generaal regelmatig regels uitgevaardigd die de overtreders van het WIC-octrooi strenge straffen in het vooruitzicht stelden. In 1621 was reeds een plakkaat gepubliceerd om de naleving van het WIC-charter, dat particuliere scheepvaart en handel binnen het octrooigebied van de Compagnie verbood, af te dwingen.⁶² Wie vol-

gens dit en vele daarna uitgevaardigde plak-katen op smokkel werd betrapt, verspeelde zijn goederen en schip en riskeerde een strafrechtelijke vervolging. Toen de genomen maatregelen niet afdoende bleken, vaardigden de Staten-Generaal in oktober 1680 een nieuw plakkaat uit, waarop smokkelaars nog zwaardere straffen in het vooruitzicht werden gesteld. Aangezien veel reders hun schepen onder vreemde vlag lieten varen, werden voortaan ook deze scheepseigenaren alsmede hun zeelieden strafbaar gesteld. Bij overtreding van het octrooi riskeerden zij zelfs de doodstraf. Ingezetenen van de Republiek die daadwerkelijk in vreemde dienst voeren en in Afrikaanse kustwateren werden opgepakt, zouden "ten eeuwigen dagen uijt [de] Vereenichde Nederlanden gebannen ende alle hare goederen als geconfisqueert, verbeurt ende vervallen" verklaard worden.⁶³ Maar deze nieuwe maatregel hielp niets. De smokkelhandel werd onverdroten voortgezet.

Om de lorrendraaijerij doelmatiger te kunnen bestrijden, besloten de Heren Tien in november 1680 een geheime commissie op te richten. Voortaan moest elke kamer een bewindhebber als commissaris "tot ontdekkinge en aghterlaatinghe der lorrendraaijerijs" aanstellen.⁶⁴ Doel was gegevens over eventuele uitredingen vroegtijdig te traceren en uit te wisselen. Was een potentiële lorrendraaijer eenmaal opgespoord, dan moesten stedelijke en gewestelijke autoriteiten worden ingeschakeld en gerechtelijke stappen worden ondernomen. Een heldere, maar in de praktijk onhaalbare doelstelling. Het belangrijkste obstakel was en bleef de onwil van Zeeuwse stadsregeringen de in plak-katen vastgelegde regels ten uitvoer te brengen.

Voor een werkelijke bestrijding van de smokkelhandel was de WIC op eigen kracht aangewezen. Dit verklaart ook het streven van de bewindhebbers permanent een kruiser in de Afrikaanse kustwateren te stationeren. Dat is echter voor de periode 1674-1699 niet gelukt wegens de hoge kosten die met de uitredingen waren gemoeid. Equipage en victualiëring

van een kruiser kostte de WIC ruim 36.000 gulden per jaar, inclusief de gage van de bemanning.⁶⁵ Overigens werden naast kruisers ook retour- en slavenschepen van de Compagnie ingezet om de smokkelhandel te bestrijden. Vanaf 1700 nam de smokkelhandel zo'n grote omvang aan, dat wél permanente kustbewaking met behulp van kruisers werd ingesteld. Dat deze maatregel zijn vruchten afwierp, blijkt uit het grote aantal geconfisqueerde lorrendraaiers; in de periode 1674-1730 werden 98 schepen in beslag genomen.



Aankondiging van de verkoop van in beslag genomen lorrendraaiers te Amsterdam. Bron: Algemeen Rijksarchief, 's Gravenhage.

Van 63 opgebrachte vaartuigen was de thuishaven te achterhalen. Het zal geen verbazing wekken dat 47 van de 63 lorrendraaiers in Zeeland waren uitgereed. Na inbeslagname taxeerde de WIC de waarde van lading en schip. Uit de bewaard gebleven taxatierapporten komen grote verschillen naar voren. De waarde van de geconfisqueerde schepen schommelde tussen 4.300 en 62.000 gulden

met een gemiddelde van 25.270 gulden per lorrendraaiër. Uitgaande van dit gemiddelde zou de WIC in totaal bijna 2,5 miljoen gulden aan buit hebben binnengehaald.⁶⁶ Een bedrag dat groot genoeg was om de uitredingskosten van de kruisers te betalen. Of de buit echter werkelijk zo groot is geweest, is niet nauwkeurig vast te stellen, maar dat de Zeeuwen door het optreden van de WIC forse schade hebben geleden, is wel zeker. De gedupeerden zelf gaven overigens veel hogere verliezen op. Tussen 1714 en 1725 verloren zij 29 schepen aan de WIC. Het verlies van deze schepen werd alleen al geschat op 1,7 miljoen gulden, terwijl ook nog eens een bedrag van 1,3 miljoen gulden aan winst zou zijn misgelopen.⁶⁷ De taxatierapporten van de WIC benaderden naar alle waarschijnlijkheid het dichtst de waarheid. De waarde van een schip werd door de Compagnie immers op basis van de marktwaarde en de goederen op basis van de inkoopprijs vastgesteld. Zeeuwse kooplieden daarentegen hadden belang bij een overschatting van de geleden schade. Zij hoopten daarmee aan te tonen dat het optreden van de WIC de economie van het gewest grote schade berokkende. Stadsbestuurders en gecommitteerden van de Staten van Zeeland, waarvan een aantal zelf belangen had in de smokkelhandel, konden zo onder druk worden gezet hun invloed aan te wenden om het WIC-monopolie op de West-Afrikaanse handel ongedaan te maken. In 1692 was daartoe al een poging gedaan. Toen werd nog geen concreet resultaat geboekt, maar tijdens de papieren schermutselingen voor de octrooiverlenging van 1730 bleek de Zeeuwse pressie wel degelijk tot resultaat te leiden. Een adresbeweging van Vlissingse en Middelburgse kooplieden vormde in 1728 het begin van een snel groeiend protest van Zeeuwse magistraten dat twee jaar later tot de ondergang van het handelsmonopolie van de WIC zou leiden. Maar voor het zover was, werd eerst nog een beperkte zeeoorlog tussen de Compagnie en Zeeuwse lorrendraaiers uitgevochten. Aanvankelijk berustten de Zeeuwse kooplie-

den in de schade, hen toegebracht door WIC-kruisers. Die houding veranderde echter vanaf 1714. Het staken van de kaapvaart na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog bracht veel Zeeuwse reders ertoe schepen voor de vaart op West-Afrika uit te reden. Maar de WIC verhoogde haar waakzaamheid en wist in korte tijd een fors aantal lorrendraaiers in beslag te nemen. Als reactie daarop werden in Zeeland steeds zwaarder bewapende schepen in zee gebracht. Zo werden in augustus 1715 te Middelburg twee lorrendraaiers met 24 en 22 stukken geschut en te Veere een schip met 18 kanonnen uitgereed.⁶⁸ De bewindhebbers probeerden deze nieuwe ontwikkeling tegen te gaan door de bemanning van betrapte smokkelschepen te bewegen zich zonder verzet over te geven. Om dat te bewerkstelligen werd op aanplakbiljetten in havensteden bekend gemaakt dat bemanningsleden van lorrendraaiers met twintig stukken geschut of meer, vier maanden gage zouden ontvangen als zij zich in Afrika zonder slag of stoot aan een WIC-kruiser overgaven.⁶⁹ Een interessant aanbod dat weinig hielp. Mooie beloften en confiscaties ten spijt, de smokkelhandel vanuit Zeeland ging onverminderd door. In november 1716 werden "vijff kloecke lorrendraaiers (...) geesquieerd" om op de Goudkust handel te drijven. De kapiteins kregen tevens opdracht de kustbewaking van de WIC zo veel mogelijk schade toe te brengen. Eenmaal in Afrika aangekomen wisten twee smokkelschepen de WIC-kruiser *Jacoba Galeij* tijdens een gevecht zo ernstig toe te takelen dat het schip voor reparatie naar de Republiek moest repatriëren. De WIC-bewindhebbers verscherpten daarop de kustbewaking en zonden twee in plaats van één kruiser naar Afrika.⁷⁰

Aanvankelijk leek de WIC de strijd gaan te winnen. Na aankomst van de fregatten *Faam* en *Hollandia* werden verschillende lorrendraaiers in beslag genomen. Maar de bewindhebbers zouden spoedig merken dat successen ook een dramatische wending konden

nemen. Toen beide kruisers eind december 1718 een patrouille langs de Angolese kust uitvoerden, ontdekten zij daar twee Zeeuwse lorrendraaiers. Maar de kapiteins van de smokkelschepen *Jager* en *Vergulden Vrijheid* waren niet van plan zich zonder slag of stoot aan de Compagnie uit te leveren. Ze besloten hun huid duur verkopen. In het gevecht dat volgde, kreeg de *Faam* een voltreffer in de kruithamer en vloog in de lucht.⁷¹ Van de 123 bemanningsleden werden slechts zestien opvarenden gered. De kapitein van de *Hollandia* kon niets anders doen dan lijdzaam toezien hoe de lorrendraaiers zich uit de voeten maakten. De WIC leed door het verlies van de *Faam* een enorme materiële, maar vooral ook psychologische schade in haar strijd tegen de Zeeuwse smokkelhandel. De lorrendraaiers zeilden, zo werd reeds eerder uiteengezet, naar het Caribisch gebied om daar hun slavenlading te verhandelen. De bewindhebbers van de WIC waren furieus toen zij het nieuws uit Afrika vernamen en eisten van de Staten-Generaal een krachtdadig optreden tegen de kapiteins en reders van de *Jager* en *Vergulden Vrijheid*.⁷² In Zeeland daarentegen werd het bericht van de ondergang van de *Faam* met gejuich ontvangen. De reders van de schepen hadden ten slotte zelf opdracht gegeven WIC-kruisers zoveel mogelijk "schaade en nadeel toe te brengen" en die opzet was gelukt.⁷³ Voor vervolging behoefde niemand te vrezen dankzij de protectie van stadsbesturen. Bij terugkeer te Vlissingen werden de kapiteins van de *Jager* en *Vergulden Vrijheid* zelfs vorstelijk beloond wegens het succesvolle optreden in Afrika.

Besluit

In de loop van de zeventiende eeuw ontwikkelde de smokkelhandel op West-Afrika zich tot een niet meer weg te denken sector van de Zeeuwse economie. De krimpde handel van het gewest na de beëindiging van de Opstand tegen Spanje heeft daarbij een niet te onderschatten rol gespeeld. Veel kooplieden en regenten waren daardoor bereid hun ver-

lies aan handelsmogelijkheden te compenseren in de risicovollere takken van scheepvaart. De omvang en intensiteit van de smokkelhandel hing echter nauw samen met de mogelijkheden tot kaapvaart. In tijden van oorlog werden veel Zeeuwse schepen voor de kaapvaart op de vijand uitgereed en nam de smokkelhandel op West-Afrika af. Deze tendens weerspiegelt zich in het geringe aantal door de WIC geconfisqueerde lorrendraaiers tijdens de oorlogen waarbij de Republiek was betrokken. Het duidelijkst is dit af te meten aan het verloop van de smokkelhandel tijdens en na de Spaanse Successieoorlog.

De Zeeuwse smokkelhandel richtte zich in eerste instantie op goud en ivoor. Voor het vervoer van deze kostbare producten waren kleine, snelle schepen nodig waarmee WIC-kruisers ontweken konden worden. Maar vanaf het begin van de achttiende eeuw werd de handel in Afrikaanse producten in toenemende mate verdrongen door de slavenhandel. Een ontwikkeling die werd veroorzaakt door de expansie van de Ashantistaat op de Goudkust die veel oorlogen veroorzaakte, waardoor de goudhandel stagneerde en het aanbod van slaven toenam.⁷⁴ Het illegale aandeel in de Nederlandse slavenhandel is weliswaar niet nauwkeurig vast te stellen, maar moet tussen 1700 en 1730 veel groter zijn geweest dan tot nu toe wordt aangenomen. De 23 lorrendraaiers waarvan vaststaat dat zij slaven hebben vervoerd, vormden slechts een deel van het aantal illegale slavenhalers.

Ook de financiële betekenis van de smokkelhandel voor Zeeland is niet volledig te reconstrueren. Bosman schatte de omvang van de illegale goudhandel eind zeventiende, begin achttiende eeuw gelijk aan die van de WIC. Dat betekent dat lorrendraaiers voor 1700 jaarlijks een half miljoen en daarna gemiddeld 250.000 gulden aan goud de Republiek binnenbrachten.⁷⁵ Maar daarnaast werd ook veel geld verdiend in de ivoor-, was-, grein- en slavenhandel. Het lijkt daarom niet overdreven de waarde van de illegale

import te stellen op een half tot een miljoen gulden per jaar. Het aantal lorrendraaiers dat tussen 1674 en 1730 op West-Afrika heeft gevaren, moet tussen de zes- en achthonderd hebben gelegen. Dat brengt ons tot de conclusie dat de smokkelhandel een zeer belangrijke bijdrage aan de Zeeuwse economie heeft geleverd die node gemist kon worden. Toen de WIC na beëindiging van de Spaanse Successieoorlog op grote schaal Zeeuwse smokkelschepen opbracht en confisqueerde, leed de economie van het gewest grote schade.⁷⁶ De gevoelige klappen die de belanghebbenden in de smokkelhandel opliepen, stemde hen extra vijandig tegenover de WIC. Zij waren het dan ook die in 1728 een protestbeweging formeerden tegen de ongewijzigde voortzetting van het WIC-octrooi dat in 1730 verlengd moest worden. Hun protest vond veel weerklank in het gewest en leidde uiteindelijk tot de ondergang van het laatste handelsmonopolie van de WIC. Tussen 1730 en 1734 werden de goederen- en slavenhandel op West-Afrika voor particulieren opengesteld. Het zal geen verbazing wekken dat vanaf dat moment de Zeeuwen het leeuwen-deel van de handel voor hun rekening hebben genomen. Legaal wel te verstaan.

Noten

1. Met dank aan dr. V. Enthoven voor zijn adviezen.
2. H.E. van Gelder, 'Scheepsrekeningen van enkele der vroegste Guinea-vaarten' in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 2 (1916) 239
3. J.K.J. de Jonge, *De oorsprong van Neerland's bezittingen op de kust van Guinea* ('s-Gravenhage 1871) bijlage 1
4. J.I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740* (Oxford 1989) 61
5. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage (ARA), Oude Westindische Compagnie 25, notulen 19 april 1642. Zie voor de ondermijning van het WIC-monopolie ook L. van Aitzema, *Historie of Verhael van Saken van Staet en Oorlogh in, ende omtrent de Vereenigde Nederlanden* ('s-Gravenhage 1659) deel 2, 357
6. J.Th.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 6-11. Het beeld van het belang

van de kaapvaart voor Zeeland in de periode voor het Twaalfjarig Bestand wordt genuanceerd door V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek* (Leiden 1996) 211-213

7. Israel, *Dutch primacy* 113. Zie voor de economische verhoudingen tussen Middelburg en Amsterdam: J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815* (Amsterdam 1995) 432, grafiek 9.2
8. Over de activiteiten van de 'Brasilse Directie' is weinig bekend. De voorwaarden waaronder zij in het octrooigebied van de WIC kaapvaart mocht bedrijven, vindt men in het Rijksarchief Zeeland (RAZ), Archief van de Staten van Zeeland (SvZ) 2118 III, Condities Brasilse Directie, 6 december 1646. Zie ook D. Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie* (Hulst 1992) 71-77
9. F. Binder, 'Die Zeeländische Kaperfahrt, 1654-1662' in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1976) 68
10. Koninklijk Instituut van Taal-, Land- en Volkenkunde te Leiden, Handschriftenverzameling, nr. 67, Retourgoederen van de Goudkust; F. Binder, 'Die Goldeinfuhr von der Goldküste in die Vereinigten Provinzen' in: H. Kellenbenz (ed.), *Precious metals in the age of expansion* (Stuttgart 1981) 143-144. De mark is een oude gewichtseenheid voor edelmetalen met een gewicht van 226,8 gram.
11. ARA, Westindische Compagnie (WIC) 102, Notitie over lorrendraaiers van schipper Jan van Sanen van het Compagnieschip *Guntersteijn*. Tijdens een inspectietocht langs de kust van 15 december 1713 tot 14 januari 1714 telde Van Sanen 71 schepen waarvan 14 Zeeuwse lorrendraaiers. Dergelijke berichten werden frequent van Elmina naar de bewindhebbers in de Republiek verzonden.
12. ARA, Staten-Generaal (SG) 5769 I, J. van der Leijden aan Staten-Generaal, 10 januari 1675; SG 5769 II, C. Quina aan Staten-Generaal, 6 augustus 1676. Kauries, ook wel 'boesjes' genoemd, waren kleine, van de Malediven afkomstige schelpen die in Afrika als betaalmiddel werden gebruikt. Deze schelpen werden in grote hoeveelheden door de VOC in de Republiek aangevoerd en door de WIC gekocht.
13. ARA, SG 5769 I, J. van der Leijden aan Staten-Generaal, 10 januari 1675
14. ARA, WIC 811, Bewindhebbers kamer Zeeland aan H. Abramsz., 1 december 1677
15. ARA, WIC 347, notulen 7 oktober 1692
16. RAZ, SvZ 145, resolutie (res.) 22 augustus 1715
17. ARA, WIC 370, notulen 1 en 5 maart 1715
18. RAZ, SvZ 146, res. 25 mei en 17 september 1716
19. RAZ, SvZ 1022, Memorie van Zeeuwse gedeputeerden ter Generaliteit aan de Staten van Holland, 23 mei 1717
20. RAZ, SvZ 2216 I, Zeeuwse gedeputeerden ter

Generaliteit aan de Staten van Zeeland, 25 juni 1717

21. S. Hart, 'Rederij' in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* deel 2 (Bussum 1977) 106-109
22. M.J.G. Kors, *Lorrendraaiers in het vaarwater van de Westindische Compagnie* (niet gepubliceerde doctoraalscriptie, Leiden 1987) bijlage 1
23. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart* 20-21 en 40
24. M. van der Bijl, *Idee en Interest* (Groningen 1981) 161-163; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart* 147-148
25. Van der Bijl, *Idee en Interest* 219-220
26. V. Enthoven, 'De ondergang van de Nederlandse handelssuprematie' in: K. Davids e.a. (ed.), *De Republiek tussen zee en vasteland* (Leuven/Apeldoorn 1995) 258-262
27. RAZ, Familiearchief Verheije van Citters (VvC) 35, Lijst van Middelburgse en Vlissingse schepen die tussen 1 oktober 1687 en 10 maart 1688 op Spaanse koloniën in Amerika hebben gevaren. Op deze lijst komen de namen van negentien reders voor waarvan minstens vijf ook kapitaal hadden belegd in de smokkelhandel op Afrika.
28. ARA, Archief van de Nederlandse bezittingen ter kust Guinee (NBKG) 263, Processtukken uit Elmina 1718-1720. Zie ook J. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade, 1718-1720' in: *International Journal of Maritime History* 2 (juni 1990) 175-206
29. ARA, SG 5770 I, C. Quina aan Staten-Generaal, Amsterdam 1679
30. Ibid., J. van der Leijden aan Staten-Generaal, Amsterdam 1681
31. ARA, WIC 337, notulen 10 februari 1682
32. Van der Bijl, *Idee en Interest* 299 en 417; F. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen* deel 1 (Middelburg 1890) 416. Nicolaas van Hoor (1652-1734) was gedurende 63 jaar lid van het Vlissingse stadsbestuur. Hij was ook nauw betrokken bij de uitreding van kaapvaarders.
33. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart* 145 en 147
34. ARA, NBKG 256 en 260, processtukken 1715
35. ARA, Collectie Radermacher (CR) 596, Lijst van schepen uit Zeeland die sedert 1714 door de WIC zijn genomen.
36. ARA, WIC 102, H. Haringh aan Heren Tien, Elmina 28 april 1715
37. RAZ, Archief van de familie Mathias-Pous-Tak van Poortvliet (MPTvP) 255, Presentielijst van hoofdparticipanten van de kamer Zeeland. Zie voor regenten met aandelen in de WIC ook Van der Bijl, *Idee en Interest* bijlagen XLII-XIV
38. ARA, WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, Elmina 10 oktober 1703
39. ARA, WIC 97, 102, 105-107, Taxatielijsten van genomen lorrendraaiers; NBKG 253, 255, 256,

- 259, 260, 262, 263, Taxatielijsten van genomen lorrendraaiers.
40. ARA, WIC 97-109, Verschillende marktbriefen met uit de Republiek aangevoerde ruilgoederen.
41. ARA, WIC 1282-1304, Ladinglijsten van 150 WIC-schepen in de periode 1700-1723. Zie voor de Engelse export M. Johnson, *Anglo-African Trade in the Eighteenth Century* (Leiden 1990)
42. ARA, WIC 107, Taxatielijst van de *Drij Marries*.
43. ARA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, Elmina 25 augustus 1699; WIC 98, W. de la Palma aan Heren Tien, Elmina 31 augustus 1704; WIC 102, notitie over lorrendraaiers voor de kust. Zie voor de Brandenburgse handel met smokkelaars: R. Schück, *Brandenburg-Preussens Kolonial-Politik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647-1721)* (Leipzig 1889) deel 1, 202 en 285; A. Jones, *Brandenburg Sources for West African history 1680-1700* (Stuttgart 1985) passim
44. ARA, SG 5771 II, Overeenkomst WIC-RAC over wederzijdse wering van lorrendraaiers, 1678. Het akkoord werd in 1679 door de Staten-Generaal geratificeerd.
45. Th. Monod, *L'Ile d'Arguin* (Lisboa 1983) 105; Schück, *Brandenburg-Preussens Kolonial-Politik* deel II, document 166
46. W. Bosman, *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud- Tand- en Slaven-kust* (Amsterdam 1704) twee delen in één band, deel 1, 88-89
47. ARA, Verspreide Westindische Stukken (VWIS) 928, Memorie van ingehandelde retourwaren, 1675-1731; H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 129 tabel 5.8. Overigens was de totale goudexport van de WIC omvangrijker dan die van de Goudkust alleen. Zie ook: J. Postma, 'West-African exports and the Dutch West India Company, 1675-1731' in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek XXXVI* (1973) 53-74
48. Zie noot 39.
49. Zie noot 47 en M. Johnson, *Anglo-African Trade*
50. J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade 1600-1815* (Cambridge 1990) 81
51. Ibid., 110, tabel 5.1
52. ARA, SG 5769 II, C. Quina aan Staten-Generaal, 6 augustus 1676
53. ARA, SG 5770 I, C. Quina aan Staten-Generaal, 21 maart 1679
54. ARA, WIC 344, notulen 21 juni 1689
55. ARA, WIC 345, notulen 16 augustus 1689. Zie voor de opvolging van Van Aerssen van Sommelsdijck: G.W. van der Meiden, *Betwist Bestuur* (Amsterdam 1987) 58-59
56. ARA, WIC 345, notulen 2 mei 1690 en 4 juli 1690
57. ARA WIC 347, notulen 7 oktober 1692
58. K.G. Davies, *The Royal African Company* (Londen 1957) 113. Onder de in de *Calendar of State Papers*

- (Colonial Series) gepubliceerde bronnen bevinden zich veel verwijzingen naar de illegale slavenhandel van Nederlanders op de Caribische eilanden.
59. ARA, Gezantschapsarchief Coenraad van Heemskerck (GCvH) 454, Dossier inzake de inbeslagneming in 1687 van wisselbrieven van Pieter van Pantegem; GCvH 455, Dossier inzake de inbeslagneming van het schip *Pieter*; GCvH 457, Stukken betreffende de inbeslagneming van twee slavenschepen van Pieter Boucherye.
60. Kors, *Lorrendraaien* bijlagen II en VII
61. ARA, VWIS 261, Heren Tien aan Staten-Generaal, 1719
62. C. Cau, *Groot Placaet-Boeck* ('s-Gravenhage 1658) deel 1, 577-584; Joannes de Laet, *Iaerlyck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie* (S.P. l'Honoré Naber ed.) ('s-Gravenhage 1931) deel 1, 6-8
63. ARA, SG 5770 I, Concept plakkaat tegen lorrendraaiers, 8 oktober 1680
64. ARA, WIC 335, notulen 22 oktober en 8 november 1680
65. ARA, WIC 97, J. van Sevenhuijsen aan Heren Tien, Elmina 30 mei 1701; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven* 97 tabel 5.2 en 295
66. Zie noot 39; ARA, VWIS 904, financieel overzicht WIC 1675-1728. Het overzicht, dat waarschijnlijk werd opgesteld in opdracht van de Heren Tien in verband met de octrooiverlenging van 1730, vermeld een bedrag van 1,5 miljoen gulden aan buitgemaakte schepen.
67. ARA, CR 596, Lijst van in beslag genomen schepen. Zie voor aantal schepen ook de bijlage van dit artikel.
68. ARA, WIC 370, notulen 20 augustus 1715
69. ARA, WIC 370, notulen 29 oktober, 5 en 19 november 1715
70. ARA, WIC 371, notulen 10 november 1716; WIC 372, notulen 1 juni 1717
71. ARA, WIC 104, W. Butler aan Heren Tien, Elmina 27 maart 1719
72. ARA, VWIS 261, Heren Tien aan Staten-Generaal, 1719
73. Gemeentearchief Vlissingen, J.J. Brasser, *Beschrijvinge der Stadt Vlissinge* (handschrift uit 1759) 619-620
74. H. den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 1994) 132-134
75. J. Postma, 'West-African exports' 56-57. Een mark goud bracht in de Republiek gemiddeld 320 gulden op. Gezien de lage inflatie in de beschreven periode zal de waarde van het goud redelijk stabiel zijn geweest. De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815* 42-43 en 110-113
76. RAZ, VvC 98, 'Trouillart's korte en eenvoudige consideratie op de gewesene florissante en tegenwoordige beschrijfelijke staet van de negotie binnen de stadt Middelburgh ...', Rotterdam 19 januari 1726.

Bijlage. Door de WIC geconfisqueerde smokkelschepen in de periode 1674-1730.

naam smokkelschip	naam WIC	kapitein	plaats	waarde	jaar
<i>Juffrouw Cornelia</i>	<i>Juffrouw Cornelia</i>	Floris van der Staal	D	44.380	1675
<i>Galeij van Douvres</i>	<i>Vrintschap van Londen</i>		V		1677
<i>Jonge Tobias</i>	<i>Jonge Tobias</i>		A		1679
<i>St. Joseph</i>	<i>St. Joseph</i>				1680
<i>St. Patrick</i>	<i>St. Patrick</i>		R		1680
<i>Christianus Quintus</i>	<i>Fortuijn</i>	Johannes de Bruijn	A		1680
<i>St. Thomas</i>	<i>St. Thomas</i>		V		1681
<i>Keurvorst</i>	<i>Keurvorst</i>	Joris Bartelsen	V		1681
<i>van Brandenburg</i>	<i>van Brandenburg</i>				
<i>Orangieboom</i>	<i>Orangieboom</i>	Cornelis Jansz. Pijl			1681
<i>Stadt Rochelle</i>	<i>Stad Rochelle</i>	Pieter Claesz. Veth		4.600	1683
<i>St. Maria</i>	<i>St. Maria</i>	Pieter Sijmonsz.			1686
<i>Rustenburgh</i>	<i>Rustenburgh</i>	Nicolaes Langhman			1687
<i>Le Vent</i>	<i>Le Vent</i>				1687
<i>Sara en Maria</i>	<i>Sara en Maria</i>	Sijmon Sijmonsz. Koster			1687
<i>Hoop</i>	<i>Hoop</i>	Cornelis Fransz. Cudde	V	8.220	1687
<i>Poppendamme</i>	<i>Poppendamme</i>	Jacob Jansz. Ens		8.220	1687
<i>Meijboom</i>	<i>Meijboom</i>		V	8.220	1687
<i>Eenhoorn</i>	<i>Vliegende Paert</i>	Willem de Bree			1688
<i>Cranenburgh</i>	<i>Cranenburgh</i>	Pieter Lesen			1688
<i>St. Anthonij de Padua</i>	<i>St. Anthonij de Padua</i>	Thomas Thomasz.			1688
<i>Stadt Berlijn</i>	<i>Stadt Berlijn</i>		V		1688
<i>Promenade</i>	<i>Promenade</i>			23.800	1689
<i>Afrique</i>	<i>Afrique</i>			23.800	1689
<i>St. Pieter</i>	<i>St. Pieter</i>				1690
<i>Bruijnvisch</i>	<i>Bruijnvisch</i>				1690
<i>Hoop</i>	<i>Hoop</i>				1690
<i>Witte Phaeme</i>	<i>Witte Phaeme</i>				1691
<i>Sphaera Mundi</i>	<i>Staphorstburgh</i>	Claas Cornelis Louw	H		1696
<i>Stadhouder van</i>	<i>Stadhouder van</i>	Thomas Thoors	H		1697
<i>Friesland</i>	<i>Friesland</i>				
<i>Olijffack</i>	<i>Olijffack</i>	Daniel Pets		*38.060	1698
<i>Wakende Crane</i>	<i>Wakende Crane</i>	Adriaan Elingh		*48.870	1698

(vervolg)

naam smokkelschip	naam WIC	kapitein	plaats	waarde	jaar
<i>Eenhoorn</i>	<i>Eenhoorn</i>	Andries Mijsters			1698
<i>Catharina Jacoba</i>	<i>Catharina Jacoba</i>				1698
<i>Johanna Maria</i>	<i>Johanna Maria</i>				1698
<i>Neptunis</i>	<i>Neptunis</i>	Benjamin Norwood		*9.330	1698
<i>Grooten Apollo</i>	<i>Grooten Apollo</i>	Gabriel Jansen	Z		1699
<i>Annaboa</i>	<i>Annaboa</i>			*5.030	1699
<i>Witte de Witte</i>	<i>Witte de Witte</i>				1700
<i>Carolus Secundus</i>	<i>Carolus Secundus</i>	Claas Wendt	A		1700
<i>Anna Jacoba</i>	<i>Anna Jacoba</i>	Marinus Bergenaar	V		1700
<i>Andrinna</i>	<i>Casteel 'd Elmina</i>	Dirk Cornelisz.	V	48.620	1703
<i>Jonge Willem</i>	<i>Casteel St. Jago</i>	Daniel Andriessen	V	36.330	1707
<i>Schorenborg</i>	<i>Cormantijn</i>	Jacob Fret	M		1707
<i>Maria</i>	<i>Accra</i>	Gerardus Udemans	V		1709
<i>St. Joseph</i>	<i>Africa</i>		P		1709
<i>Vijff Gesusters</i>	<i>Mourée</i>	Marinus Dringer	ZI	10.070	1709
<i>Americaense Galeij</i>	<i>Apam</i>	Jacobus Verbeke	M	26.730	1710
<i>St. Jan Baptist</i>	<i>St. Jan Baptist</i>		P		1711
<i>Gouden Draak</i>	<i>Gouden Draak</i>	Cornelis Kat	M		1712
<i>Kleine Amasone</i>	<i>Amasone</i>	Jacob Baillieux	M		1712
<i>Medea</i>	<i>Medea</i>				1713
<i>Anna Maria Galeij</i>	<i>Guijnese</i>	Jacob van der	V	*15.780	1713
	<i>Gebroeders</i>	Venne			
<i>Aletta Galeij</i>	<i>Poelwijk</i>	Pieter Genodo	A	13.580	1714
<i>Snelle Hoeker</i>	<i>Snelle Hoeker</i>			13.510	1714
<i>Agatha</i>	<i>Accra</i>	Claas Caagman			1714
<i>Bercoe</i>	<i>Bercoe</i>				1714
<i>Jonge Jan en Jacob</i>	<i>Geertuijd Galeij</i>	Cornelis Croeff	V	42.260	1714
<i>Ruijter</i>	<i>Engelenburgh</i>	Abraham Poll	V	31.400	1715
<i>Negotie Galeij</i>	<i>Negotie Galeij</i>	James Plats	M		1715
<i>Onbekende</i>	<i>Onbekende</i>	Lieve van der Baar	M		1715
<i>Deinsvliet</i>	<i>Zacconde</i>	Jan van Bokhoven	V	37.670	1715
<i>Anna Catharina</i>	<i>Fida</i>	Klaas Leendersen	M	38.040	1715
<i>Zeeuwse Galeij</i>	<i>Cormantijn</i>	Jan Andriessen	M	43.660	1715
<i>Vijff Gebroeders</i>	<i>Zeelandia</i>	Jan de Moor	V	16.890	1715
<i>Hendrinna</i>	<i>Chama</i>	Pieter Gelijnse			1715
<i>Koning van Pruijssen</i>	<i>Hollandia</i>	Daniel Sanders	V	60.130	1715
<i>Herstel van Zeeland</i>	<i>Benin</i>	Pieter Deinshout	V	62.030	1715
<i>Elseboom</i>	<i>Gelderland</i>	Pierre Thebeu	M	18.620	1715
<i>Vlissings Welvaren</i>	<i>Vlissings Welvaren</i>	Jacob Guipijn	V	*63.080	1715
<i>St. Bernardo</i>	<i>Mourée</i>	Digman Barentsz.	ZI	4.870	1715
		Boom			
<i>Johanna Galeij</i>	<i>Boutrij</i>	Hendrik Robbregts	ZI	4.330	1715
<i>St. Joseph Galeij</i>	<i>Vriesland</i>	Jan van Ravenshot	V	7.200	1715
<i>Liefde</i>	<i>Liefde</i>	Daniel Brakman	M	38.980	1715

(vervolg)

naam smokkelschip	naam WIC	kapitein	plaats	waarde	jaar
<i>Swarte Arent Galeij</i>	<i>Swarte Arent Galeij</i>	Jacques Baillieu	VE	12.120	1715
<i>Orangeboom</i>	<i>Orangeboom</i>	Jacob Vermare	V	23.490	1715
<i>Catharina</i>	<i>Catharina</i>	Hendrik Kievit	V	10.950	1715
<i>Rusteloze Galeij</i>	<i>Rusteloze Galeij</i>	Leendert Lodder	ZI	8.880	1715
<i>Maria</i>	<i>Maria</i>	Jan Maas		4.380	1715
<i>Herstel van Africa</i>	<i>Groningen</i>	Noë Catteau	M	48.060	1717
<i>Kleijne Hoop</i>	<i>Kleijne Hoop</i>	Jacob IJmans	ZI	32.270	1718
<i>Marquis de Prié I</i>	<i>Goed Succes</i>	Johannes Willemsz.	O	36.500	1718
<i>Eagle</i>	<i>Eagle</i>	Jan Bisschop	R		1718
<i>Jonge François</i>	<i>Jonge François</i>	Cornelis Leijnsen			1718
<i>Marquis de Prié II</i>	<i>Goed Fortuijn</i>	Jacobus de Winter	O	*20.000	1719
<i>Jonge David Galeij</i>	<i>Jonge David Galeij</i>	Leendert Lodder	V	25.400	1719
<i>Elisabeth Galeij</i>	<i>Guijnese Galeij</i>	Louis Marechal		20.210	1721
<i>Vijff Gebroeders</i>	<i>Gabon</i>	Jan Vergouw		12.290	1721
<i>Brigitta</i>	<i>Kleijnhoven</i>	Willem de Bruijne	M	7.680	1721
<i>Morgenstar</i>	<i>Johanna Helena</i>	David Gossier	M	*5.440	1724
<i>Post van Livorno</i>	<i>Rebecca Jacoba</i>	Jacob Block	Z	*11.330	1724
<i>Jonge Abraham</i>	<i>Johanna Catharina</i>	Joost Vergouwen	V		1725
<i>Witte Moor</i>	<i>Eva Suzanna</i>	Christopher Bound	V	46.730	1725
<i>Drij Marries</i>	<i>St. Laurens</i>	Thomas Thompson	V	50.430	1725
<i>St. Jan Baptist</i>	<i>Helena</i>		P	20.440	1727
<i>Maria Galeij</i>	<i>Vrouwe Maria</i>	Lambert Verhoeff	Z		1728
<i>St. Joseph</i>	<i>Elisabeth</i>		P	15.460	1728
<i>Happy Return</i>	<i>Happy Return</i>	Thomas Harper	R		1730
<i>Jonge Moor</i>	<i>Jonge Moor</i>	Jan Donker			1730

Verklaring:

Onder **naam WIC** is de naam vermeld waar-
in het smokkelschip na inbeslagneming is
herdoopt. Een aantal schepen bleef onder
dezelfde naam voor de Compagnie varen.

Onder **plaats** is aangegeven in welk land of
welke haven het smokkelschip is uitgereed. De
afkortingen hebben de volgende betekenis:

A=Amsterdam,
D=Denemarken,
H=Harlingen,
M=Middelburg,
O=Oostende,

P=Portugal,
V=Vlissingen,
VE=Veere,
Z=Zeeland,
ZI= Zierikzee.

Onder **waarde** is de getaxeerde waarde van
schip en lading vermeld. Alleen de met een
asterisk aangemerkte bedragen geven de
waarde van de lading weer.

Bronnen: ARA, WIC 97, 102, 105-107, 330-
385, 811, 812; NBKG 253, 255, 256, 260,
262, 263; CR 596.