Universiteit Utrecht

De WIC en de Fransen

Over de directe Franse agressie op de Nederlandse trans-Atlantische scheepvaart in het oorlogsjaar 1708.

OZSIII Wereldoorlog 0.1: De Spaanse Successieoorlog
en de Vrede van Utrecht (1702-1713)

Naam: Susan Lesker
Studentnummer: 3664996
Begeleiders: Dr. David Onnekink en
Prof. Dr. Renger de Bruin

Aantal woorden: 8.507

De WIC en de Fransen: over de directe Franse agressie op de Nederlandse trans-Atlantische scheepvaart in het oorlogsjaar 1708.

Utrecht 31 januari 2014.

Voorblad: Scheepsportret van een kaperfregat, vermoedelijk de Profeet Elias, voor de uitgang van de Welsinge. Op de achtergrond ligt Middelburg. Schilderij van omstreeks 1708.
http://www.geschiedeniszeeland.nl/tab_themas/themas/kaapvaart/bedrijf/

Inhoud

Inleiding 4

1. Organisatie van de Tweede West-Indische Compagnie 7

2. Scheepvaart en handel in het oorlogsjaar 11

2.1 (Slaven)reizen 13

2.2. Lorrendrayers 16

3. Een geplande expeditie tegen de Fransen 19

Conclusie 22

Bronnenlijst 24

Bijlagen 26

Inleiding

'De vaert op Curacao ende vandaer naer de Spaensche Westindiën is van een seer groote consideratie ende meriteert daerom ten dienste van het gemeen seer in acht genomen te worden door het groot vertier van coopmanschappen ende bijsonder van onse inlandsche manufacturen die derwaerts gesonden worden.'[1]

Het bovenstaande fragment benadrukt hoe belangrijk de West-Indische handel was voor de Republiek. Niet alleen de Republiek dreef handel in West-Indië, ze moest ook concurreren met de Fransen, de Engelsen en de Zeeuwse lorrendraaiers. En dat liep niet altijd even gesmeerd. De handel moest beschermd worden indien dat nodig was. Bovendien brak er een oorlog uit op wereldlijke schaal. In 1702 was de Spaanse Successieoorlog een feit en bijna geheel west en centraal Europa, evenals de overzeese koloniën in Azië, Afrika en Amerika raakten betrokken in deze oorlog.[2]

Na de overname van Curaçao in 1634 door de West-Indische Compagnie (WIC) ontwikkelde daar al snel een dynamische slavenmarkt dankzij de gunstige geografische ligging voor het vaste land van Midden- en Zuid-Amerika. Dit had te maken met het *asiento de negros*, een contract tussen de Spaanse koning en particuliere handelaren (*asientistas*). De Spanjaarden hadden zelf geen bezittingen in Afrika. Ten tijde van de Spaanse Successieoorlog maakte de WIC winst op de Atlantische slavenhandel.[3] Na het verliezen van de *asiento de negros* startte de compagnie een open markt op Sint Eustatius en na de vrede van Utrecht, het einde van de Spaanse Successieoorlog, zakten de prijzen echter steeds verder en draaide de WIC steeds hogere verliezen.[4]

Tot dusver heeft de wetenschap zich vooral bezig gehouden met de slavenhandel. Vooral de sociale, culturele en economische aspecten werden belicht. Toch hebben deze onderzoeken en debatten nog niet geleid tot eenduidige conclusies, vooral op het gebied van de economische impact van de Nederlandse Atlantische slavenhandel.[5] Juist in deze tijd, waarin ons slavernijverleden weer volop in de aandacht staat dankzij onder andere de NTR serie *De Slavernij*, is het debat over de overzeese (slaven)handel van groot belang. Het oorspronkelijke doel van dit onderzoek was meer duidelijkheid krijgen over de economische impact van de trans-Atlantische handel, aangezien hier nog geen eenduidige conclusie over bestaat. De grootste aanleiding was de discussie tussen de historicus Piet Emmer en de jonge historici Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black. Volgens Emmer was de impact van de slavenhandel beperkt geweest en is de invloed van de trans-

[1] Heinsius, Anthonie, *De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720*, A.J. Veenendaal ed. (Den Haag 1976-2001) 588.
[2] Onnekink & De Bruin, *De Vrede van Utrecht (1713)* (Hilversum 2013) 2.
[3] H. den Heijer, 'The West African Trade of the Dutch West India Company, 1674-1740',167.
[4] Ibidem.
[5] Fatah-Black K.J. & Rossum M. van Een marginale bijdrage? Van 'winstgevendheid' naar de economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel, *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 9(4) (2012),, 3.

Atlantische handel vooral cultureel geweest.[6] De uitkomsten van Emmers onderzoek riepen vraagtekens op bij de jonge historici Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black en een debat tussen Emmer en Van Rossum & Fatah-Black barstte los. In hun artikel 'Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel' gaan ze het debat aan door een reconstructie te maken van de totale brutomarge van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel. Ze vonden behoorlijke opbrengsten en benadrukten dat de slavenhandel gunstig was voor de Nederlandse economie omdat de handel andere sectoren, bijvoorbeeld de scheepsbouw, stimuleerde.

De belangrijkste archieven en collecties betreft de WIC bevinden zich in het Nationaal Archief (NA) in Den Haag. Helaas is men in het verleden niet heel voorzichtig geweest met het archiefmateriaal dat zich nu in het archief bevindt. In 1821 werd er bijvoorbeeld een groot gedeelte van het archiefmateriaal aan een lompenhandelaar verkocht.[7] In 1844 brak er een brand uit in het departement van Marine, waar het restant van het archief was opgeslagen.[8] Om die redenen is het archief van de Oude West-Indische Compagnie grotendeels verloren gegaan en zijn er gaten geslagen in het archief van de Tweede West-Indische Compagnie. Behalve de driejaarlijkse rekeningen van de WIC, waarin de inkoop en verkoop van Afrikaanse producten werden gedistilleerd, zijn er bijzonder weinig financiële stukken over gebleven. Om die redenen gebruiken historici vaak meerdere archieven, zoals particuliere collecties in het Rijksarchief van Zeeland, waaronder het archief van de Middelburgse Compagnie. Maar ook de grote Engelse tegenspeler van de WIC, de Royal African Company (RAC), in het archief in Londen werden gebruikt. Dit onderzoek heeft zich vanwege de tijdsdruk vooral gericht op de beschikbare archiefstukken in het Nationaal Archief. Vanwege het kleine aantal bronnen is het doel van het onderzoek veranderd

Desalniettemin vormde de Spaanse Successieoorlog vormde een keerpunt binnen de slavenhandel van de WIC. Om het onderwerp verder toe te spitsen zal de focus van deze scriptie gericht zijn op één jaartal binnen de Spaanse Successieoorlog. Dit jaartal is 1708, het jaar waarin de Nederlandse West-Indische koloniën werden geteisterd door Franse aanvallen. Het onderwerp van deze scriptie is de Nederlandse trans-Atlantische handel in het jaar 1708, met als casus de slavenhandel. Mijn onderzoeksvraag luidt: *ondervond de Nederlandse trans-Atlantische scheepvaart in het jaar 1708 problemen door directe Franse agressie*?

Een goede reconstructie van het jaar 1708 is het doel van dit onderzoek. Data zal worden verzameld uit het Nationaal Archief in Den Haag. Maar ook andere stukken, zoals verslagen, zijn interessant omdat ze achtergrondinformatie of verklaringen bevatten over gebeurtenissen. Door middel van een *case study* met de focus op de Nederlandse scheepvaart in het jaar 1708 hoop ik extra observaties te kunnen doen op de al bestaande

[6] Ibidem.
[7] Den Heijer, H., *Goud, Ivoor en Slaven: Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 4.
[8] Ibidem.

historiografie. Historische bronnen zullen worden geanalyseerd aan de hand van de kwalitatieve inhoudsanalyse. In het eerste hoofdstuk zal ik de explorerende fase uitvoeren, waarin belangrijke achtergrond informatie en begrippen worden uitgelegd. De deelvraag hierbij is: hoe werd de WIC georganiseerd?

In het tweede hoofdstuk zal ik vervolgens ingaan op de tweede deelvraag: hoe verliep de scheepsvaart in de praktijk? Met die informatie ga ik vervolgens naar het derde hoofdstuk waar historische bronnen kwalitatief zullen worden geanalyseerd op de inhoud. Deze methode is essentieel voor het begrijpen of interpreteren van kwalitatieve data. Bij de scheepvaartbronnen die cijfers bevatten is zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve inhoudsanalyse gebruikt, waarbij bijvoorbeeld gekeken is naar het aantal slaven per boot. Voor deze gegevens vormt de database van de Cambridge University Press *'The Transatlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM'* de focus. Deze database is tegenwoordig geheel op internet te vinden via de link http://www.slavevoyages.org/. Het is geconstrueerd door een team van onderzoekers die geleid worden door David Eltis. De gegevens van de reconstructies van Postma en Den Heijer zijn hierim opgenomen. De database gebruikt de onderverdeling naar 'vlag'. Nederlandse schepen die onder een andere vlag voeren zijn daarom niet meegenomen onder de 'Nederlandse vlag', en bevat informatie over schepen, waar ze vandaan kwamen en waar ze heen gingen, hun cargazoen (goederen) en hun armazoen (slaven). De data betreft voornamelijk de legale slavenhandel. Maar omdat de legale slavenhandel niet zonder de illegale slavenhandel kon, bijvoorbeeld door het regelmatig kapen en overnemen van schepen, zijn er gegevens van lorrendraaiers aan het derde hoofdstuk toegevoegd. Daarom is de database die historicus Ruud Paesie heeft samengesteld over lorrendraaiers in het boek 'Lorrendrayers op Africa' een welkome aanvulling.

In het laatste hoofdstuk besteed ik aandacht aan de directe Franse agressie tegen de Nederlandse trans-Atlantische handel. In dit hoofdstuk zal er antwoord worden gegeven op de volgende deelvragen: Hadden zowel de WIC als de lorrendraaiers last van Franse aanvallen? En greep de Republiek in of bood het hulp aan? Hiervoor wordt er een stuk over Franse ondernemingen tegen de Hollandse kolonie Essequebo nader geanalyseerd. Ook de briefwisseling tussen Anthonius Heinsius en Marinus van Vrijbergen wordt nader bekeken en geanalyseerd. Dit is een interessante aanvulling vanwege een mogelijke expeditie naar West-Indië.

1. Organisatie van de Tweede West-Indische Compagnie

Voor de Republiek begon de Spaanse Successieoorlog in 1702. Vanaf daarna is de oorlog in drie fases op te delen; de vroege fase van evenwichtige strijden tussen 1702 en 1704, de tweede fase van grote overwinningen voor de geallieerden tussen 1704 en 1709 en tot slot de late fase van stagnatie tussen 1709 en 1713.[9] Het jaar 1708 viel dus midden in de tweede fase waarin er grote overwinningen werden gedaan. Een voorbeeld is de slag bij oudenaarde, waarbij de Fransen volledig uit de Spaanse Nederlanden werden verdreven.

Volgens de historicus Johannes Postma was de Spaanse Successieoorlog een *turning point* in de WIC slavenhandel.[10] Ook de Nederlandse vloot was kleiner dan de jaren ervoor.[11] De Republiek was niet langer de machtige maritieme mogendheid die zij wel ooit was geweest. De kaapvaart bloeide echter wel op en werd vooral georganiseerd vanuit Zeeland. Tijdens de Spaanse Successieoorlog wisten ongeveer 250 kapers maar liefst 1800 vijandelijke schepen op te brengen.[12] De Staten-Generaal maakte handig gebruik van de kapers door kaperbrieven uit te geven. Zo stelt een kaperbrief uit 1709 voor de Middelburgse handelaar Jacob Sautijn voor zijn fregat de *Getergde Zeeleeuw* 'omme de onderdanen van gedachte koningen van Vrankrijk en Spagne en andere in haren dienst en onder haere gehoorzaemheijt zijnde, vijandelijk te traceren en alle afbreuk te doen.'[13] Met deze brief was het toegestaan de vijandelijke schepen uit Frankrijk en Spanje te kapen.

De gevechten werden echter niet alleen in Europa uitgevochten, ook de koloniën waren het strijdtoneel van de Spaanse Successieoorlog. Er werd op grote schaal kaapvaart georganiseerd door de Spanjaarden en Fransen en ze belaagden en blokkeerden Nederlandse en Engelse koloniën.[14] Nadat Willemstad op Curaçao volledig geblokkeerd werd in 1707 door de Franse vloot, bombardeerden de Fransen dezelfde stad in 1708 en 1713.[15] De Nederlanders en Engelsen aasden op hun beurt vooral op de Spaanse retourschepen om daarmee de Spanjaarden af te sluiten van edelmetaal. En niet zonder succes: de Spaanse trans-Atlantische handel kwam grotendeels stil te liggen.

Nadat de eerste WIC in 1674 werd ontbonden werd de Tweede WIC opgericht. Dit was een noodzakelijke stap om de Compagnie van haar schulden te verlossen.[16] Deze nieuwe organisatie moest zich op de handel gaan richten in plaats van oorlog en kaapvaart, waar de eerste WIC zich voornamelijk mee bezig had gehouden om de strijd tegen de Spanjaarden en de Portugezen te kunnen overleven. Toch was oorlog niet helemaal uit te sluiten. Dat bewijst de subsidie die de WIC ontving van de Staten-Generaal voor het betalen van 200 soldaten en

[9] Onnekink & De Bruin, *De Vrede van Utrecht (1713)* (Hilversum 2013) 36.
[10] Postma en Enthoven, *Riches From Atlantic Commerce: Dutch Atlantic Trade and Shipping* (Leiden 2003) 167.
[11] Onnekink & De Bruin, 33.
[12] Onnekink & De Bruin, 33.
[13] Onnekink & De Bruin, 33.
[14] Onnekink & De Bruin, 43.
[15] Ibidem.
[16] Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven: Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 50.

het onderhoud van verdedigingswerken.[17] In de periode tussen december 1707 en december 1710 ontving de WIC een subsidie van 77.200 gulden wegens 'de subsidien tot onderhoud van 200 man van oorlog'.[18]

Kamer	Subsidie in ƒ	Afgeronde aandeel van totale subsidie aan WIC in %
Amsterdam	3.4311,20	44,4
Zeeland	1.7155,55	22,2
Maze	8.577,75	11,1
Noorderkwartier	8.577,75	11,1
Stad en Lande	8.577,75	11,1
Totaal	**77.200,00**	100,0

Tabel 1: Het totaal ontvangen bedrag aan 'subsidien tot onderhoud van 200 man van oorlog' in de jaren 1707-1710.[19]

Toch is er qua bestuur niet heel veel veranderd met de oprichting van de WIC. De Staten-Generaal had als plan een centralisering van het beleid door het aantal kamers te beperken. Daar is alleen niets van terug te vinden in de nieuwe charter. Volgens Den Heijer is de, volgens hem weinig efficiënte, kamerstructuur te wijten aan het diepgewortelde particularisme in de Republiek. De politieke macht van een aantal steden was zo groot dat de oprichting van de compagnie ondenkbaar is geweest zonder de participatie van deze steden. Tijdens de oprichting van de Oude WIC was de kapitaalinleg van de steden medebepalend voor hun aandeel binnen de compagnie. Dat veranderde echter met de Tweede WIC: vanaf 1674 had Amsterdam bijna zestig procent van het aandelenkapitaal in handen, maar bezette het slechts vier van de tien bewindhebbers posten in de Vergadering der Heren Tien.

De Tweede WIC telde, net zoals de Oude WIC, vijf kamers. De invloed van deze kamers was verdeeld volgens de zogenoemde negensleutel. De kamer Amsterdam nam viernegende deel van de scheepsuitredingen en retouren voor haar rekening, de kamer Zeeland tweenegende en de kamers Maze, Noorderkwartier en Stad en Lande. Men denkt dat in de praktijk het aandeel van de kamer Amsterdam groter is geweest, echter is dit moeilijk te meten.[20] In de vergadering van de Heren Tien werd het beleid van de WIC in hoofdlijnen uitgestippeld en werd vervolgens, aan de hand van de negensleutel, verdeeld over de kamers. De uitvoering van het beleid werd niet door de Heren Tien gedaan, aangezien ze maar een paar weken per jaar bij elkaar kwamen voor de vergadering, maar door de presidiale kamer. Het

[17] Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 50.
[18] Nationaal Archief, Den Haag, Tweede West-Indische Compagnie (WIC), nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 268.
[19] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 268.
[20] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 51.

voorzitterschap van deze presidiale kamer was gedurende zes opeenvolgende jaren in handen van de kamer Amsterdam en vervolgens werd het voor twee jaar overgedragen aan de kamer Zeeland.

De Heren Tien was het hoogste beleidsorgaan van de WIC. Vanaf het jaar 1684 werd besloten slechts één keer per jaar bij elkaar te komen.[21] Deze vergadering kon weken duren en vond meestal plaats in de maanden oktober en november. In geval van urgente kwesties, zoals de Spaanse Successieoorlog, werden er nog weleens extra vergaderingen gehouden. De advocaat-generaal was een onmisbare functionaris binnen de WIC. Hij notuleerde de vergaderingen, registreerde de besluiten die daar werden genomen, gaf als jurist rechterlijke adviezen en trad op als advocaat voor de kamer Amsterdam, voerde de correspondentie voor de Heren Tien en fungeerde als tussenpersoon tussen de Heren Tien, de presidiale kamer en de overige kamers.

De poincten van beschrijvinghe, zoals de agenda van de Vergadering der Heren Tien werd genoemd, werd door de presidiale kamer opgesteld en ongeveer vier weken voor de vergadering aan de Staten-Generaal en de overige kamers verzonden.[22] De zaken konden over de meest uiteenlopende zaken gaan, maar er kwamen toch altijd een aantal vaste onderwerpen terug. Een voorbeeld daarvan is de vaststelling van de scheepsuitredingen, die *tourbeurten* genoemd werden. De maand van vertrek evenals de bestemming in Afrika werden vastgesteld op de Vergadering der Heren Tien.[23] De meeste slavenschepen werden naar de Slavenkust, de Bocht van Benin en de Loango-Angola-Kust gezonden. Zonder uitdrukkelijke toestemming van de Heren Tien mocht een kapitein niet voor anker gaan bij Elmina, echter werd deze regel in de loop der jaren versoepeld en kon de presidiale kamer de bestemming wijzigen.

Een ander vast punt op de agenda was het opstellen van de 'marktbrief', waarop de inkoopprijzen van goederen vermeld werden evenals de verkoopprijzen van dezelfde goederen in Afrika. De inkoopprijzen werden weleens verhoogd met een vast percentage om op die manier de verkoopprijzen, ook wel de *Guineesche prijzen* genoemd, te kunnen bepalen. Dit vaste percentage werd de *avance* genoemd, en gold niet als winst maar werd toegepast om een deel van de exploitatiekosten in Afrika te dekken. In de eerste decennia van de achttiende eeuw kon deze 'avance' tot wel honderd procent stijgen.[24] De *Guineesche prijzen* moesten in ieder geval zo stabiel mogelijk worden gehouden aangezien prijsverhogingen of – dalingen de handelsrelatie konden verstoren. Voor het personeel in Afrika was het strikt verboden om zelf prijzen vast te stellen om de ongewenste prijsschommelingen te voorkomen, wat wel gedaan werd door andere compagnieën en smokkelaars. Daardoor werd de concurrentiepositie van de WIC op de Afrikaanse kust aangetast.

---

[21] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 53.
[22] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 53.
[23] Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge 2008) 128.
[24] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 55.

Verder had de vergadering van de Heren Tien nog een belangrijke taak: vaststellen en goedkeuren van het financiële jaaroverzicht. De WIC kende geen gecentraliseerde administratie omdat de kamers hun eigen boekhouding bijhielden. Het voorbereidende werk werd daarom door de presidiale kamer gedaan. De boekhouders van alle afzonderlijke kamers waren daarom verplicht om hun financiële gegevens ruim voor de Vergadering der Heren Tien te sturen naar de presidiale kamer. Op basis van deze rekeningen werd er door de Heren Tien eenmaal in de drie jaar een 'generaale rekening' over dezelfde periode vastgesteld. Dit waren zij verplicht te doen als verantwoording aan de aandeelhouders. In een dergelijke 'generaale rekening' werd er een overzicht gegeven van de inkomsten en uitgaven, winst- en verliesrekeningen en een 'generale staat' of balans.[25] Volgens historicus Henk den Heijer hield de WIC een verrassend moderne boekhouding bij.[26]

Naast al deze 'poincten' werden er ook ingekomen stukken uit Afrika en Amerika op de agenda geplaatst en doorgenomen. Bijvoorbeeld benoemingen van belangrijke functionarissen, die door de Heren Tien moesten worden bekrachtigd. Een voorbeeld van deze benoeming is de benoeming van Steven de Waterman als commandeur van de 'Colonie en riviere Berbice, gelegen aan de vaste wilde Custen in America.'[27] Hij werd aangesteld in 1708 nadat de 'Commandeur van de voorschreven Colonie is komen te overlijden en hij tot bevorderinge en directie van de zaken aldaar van noden hadde een ander capabelen gequalificeert persoon als commandeur van de voorschreven Riviere en Colonie aan te nemen.'[28]

De Vergadering der Heren Tien duurde normaal gesproken twee à drie weken. Daarna gingen de bewindhebbers terug om het vastgestelde beleid uit te kunnen voeren en controleren. De presidiale kamer hield de rest van het jaar toezicht op de uitvoering van dit vastgestelde beleid.

[25] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 268.
[26] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 56.
[27] Nationaal Archief, Den Haag, Tweede West-Indische Compagnie (WIC), nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 1323H.
[28] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 1323H.

2. Scheepvaart en handel in het oorlogsjaar

Bewindhebbers hebben met veel vliegwerk de handel van de Oude Compagnie proberen voort te zetten. Dat leek te lukken maar vanaf 1669 begon de aanvoer van goud sterk te verminderen. Smokkelaars namen naar een schatting van Den Heijer dertig procent van de goudhandel over. Het is te danken aan de slavenhandel en de leveringen aan de *asentistas*, de tussenpersonen waarmee het *asiento* werd gesloten, dat de Oude Compagnie haar positie bleef handhaven.[29] Met de oprichting van de Nieuwe WIC werd er alles aan gedaan om de positie in West-Afrika te blijven handhaven. De WIC had daar namelijk een machtspositie gecreëerd dankzij het bezit van een reeks forten en factorijen op de Goudkust en elders. Het was de sterkste Europese macht in Europa. De Engelse concurrent van de WIC, de Royal African Company (RAC), leed vanaf haar oprichting in 1672 aan chronisch geldgebrek en moest haar handelsactiviteiten daarom beperkt houden. Na de beëindiging van de oorlog met Engeland in 1674 had de Republiek haar positie op de wereldmarkt herpakt. Nog nooit was de macht op zee zo groot en er leken opnieuw gouden tijden aangebroken betreft de handel. Totdat de Spaanse Successieoorlog uitbrak.

Schepen in bezit van de Tweede Compagnie werden in opdracht gebouwd door particuliere werven, de compagnie had geen eigen werven in bezit, of de schepen werden tweedehands gekocht van particuliere reders. Tussen 1674 en 1740 had de WIC 197 eigen schepen in de vaart.[30] De opbouw van een eigen vloot verliep bijzonder traag en er werden veel schepen gehuurd. Uit de generale driejaarlijkse rekeningen blijkt dat de bewindhebbers steeds meer geïnvesteerd hebben in het scheepsbezit: de waarde nam van 210.000 gulden tot bijna 1.248.000 gulden toe in 1725.[31] Daarna stak de compagnie geen geld meer in de nieuwe schepen, en de waarde van de vloot daalde tot ongeveer 190.000 gulden in 1740.[32] Ter vergelijking werd er in de jaren 1708-1710 178.766 gulden geïnvesteerd in 'soo veel diversche schepen ter Camer Amsterdam'. [33] Dit lijkt, vergeleken met de informatie van Den Heijer een kleine som geld. De vraag is of andere kamers ook geld investeerde in de schepen. De Kamer Amsterdam was wel de belangrijkste kamer en waarom zou men de andere kamers niet vermelden op de driejaarlijkse rekening? De vraag is bovendien of het hier gaat om de aanschaf van schepen en niet slechts aanpassingen om het schip gereed te maken voor bijvoorbeeld een slavenreis. Iets later in de driejaarlijkse rekening komt '*de betalingen wegens de Equipagien van s'Compagnie eigen en gehuurde schepen, desselfs huuren gagien en maandgelden van het volk en Andre oncosten minteeren ter Camer Amsterdam, Zeeland, Mase, Noorderquartier, Stad en Lande*' voor.[34] Hier gaat het duidelijk om het uitrusten van de schepen, waar in totaal een som van 133.338 gulden aan is uitgegeven. Verder wordt er op de driejaarlijkse rekening niet meer gesproken over schepen, dus met deze informatie

[29] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 89.
[30] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 91.
[31] Ibidem.
[32] Ibidem.
[33] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 268.
[34] Ibidem.

moeten we het doen. Ik ga er daarom van uit dat het eerste kopje over schepen, de investering in '*soo veel diversche schepen'*, de aanschaf van eventuele nieuwe schepen betrof. In dat geval is er bijzonder weinig geld gestopt in deze aanschaf, waarschijnlijk vanwege het oorlogsjaar waarin het voordeliger was om schepen te huren. Er werd vooral veel scheepsruimte gehuurd van particuliere reders voor het einde van de Spaanse Successieoorlog. Aan het einde van de 17e eeuw bestond een derde van de schepen uit huurschepen. Bijna alle gehuurde schepen werden ingezet voor het vervoeren van slaven. Waarom de bewindhebbers deze schepen of soortgelijke schepen niet hebben aangeschaft blijft natuurlijk de vraag. Mogelijk waren er onvoldoende liquide middelen voor de aanschaf en mogelijk vond men het veiliger om in oorlogstijd gehuurde schepen te laten varen. Het voordeel van huren was namelijk dat de Compagnie alleen verantwoordelijk was voor de lading. Bij schade aan een schip door een kaping of door schipbreuk waren de kosten voor verhuurder. Een gevolg was dat de huurprijzen fors konden oplopen tijdens oorlog. De hoogte van de huurprijs hing af van factoren zoals scheepstype, grootte en de staat waarin het verkeerde. In vredestijd bedroeg de gemiddelde huurprijs van een slavenschip 870 gulden per maand.[35] Tijdens de Spaanse Successieoorlog liep het bedrag op tot een gemiddelde huurprijs van 1.265 gulden per maand.[36] Aangezien de gemiddelde duur van een slavenreis volgens Postma zeventien maanden bedroeg[37] liepen de kosten voor een gehuurd slavenschip op tot 21.505 gulden per reis. Die hoge huurprijzen waren niet gunstig voor de al smalle winstmarges en kon zelfs in forse verliezen omslaan. Hoogstwaarschijnlijk werd er om deze reden fors geïnvesteerd in een eigen vloot tussen 1700 en 1725.[38]
De scheepvaart in en op Afrika van de Compagnie kan volgens Den Heijer onderverdeelt worden in vier categorieën. Voor iedere categorie werden er verschillende scheepstypen gebruikt. Voor het drijven van handel langs de Afrikaanse kust werd gebruik gemaakt van kleine schepen, voor het patrouilleren op zee werden vrij zware en grote schepen ingezet.[39] Voor het vervoeren van handelsgoederen werden er middelgrote schepen ingezet en de laatste categorie vormt de slavenhandel of de driehoekshandel waar werden een grote verscheidenheid aan schepen voor ingezet.[40] Vooral de laatste twee categorieën zijn interessant aangezien de data die is verzameld vooral van toepassing is op slavenschepen en retourschepen.. Helaas is de administratie van de handel in Afrika verloren gegaan en is een reconstructie van de handelsactiviteit, met name op het gebied van slaven, helaas onmogelijk.[41] Toch zijn er wel acht handelstochten bekend, en die zal ik in hoofdstuk 2.1. nader toelichten.

Om de handel van de WIC op Afrika succesvol te kunnen houden moest er gepatrouilleerd worden langs de kusten om eventuele smokkelaars tegen te gaan. Hoewel slavenschepen en

[35] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 92.
[36] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,*, 92.
[37] Postma, *The Dutch*, 152.
[38] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 92.
[39] Postma, Riches from the Atlantic World, 143.
[40] Ibidem.
[41] Den Heijer, 95.

retourschepen verplicht waren om lorrendraaiers die ze tegenkwamen aan te houden, waren ze niet uitgerust om die specifieke taak uit te voeren omdat ze te weinig bewapening en bemanning hadden. Maar ook vaak waren deze schepen te traag om de snelle wendbare smokkelschepen tegen te houden. Om die reden werden er kruisers gestationeerd aan de Afrikaanse kusten. Ook in 1708 was er een kruiser gestationeerd in Afrika: de *Africaanse Galeij*.[42] Deze kruiser werd van 3 juni 1708 t/m 15 juli 1710 gestationeerd in Elmina. Volgens een berekening van een directeur-generaal kostte een kruiser gemiddeld 36.000 gulden per jaar voor de uitrusting en bemanning.[43] Voor deze kruisers werden vaak fregatten ingezet, omdat ze snel en goed uitgerust waren. Deze kruisers werden niet zonder succes ingezet: in totaal werden er 98 smokkelschepen in beslag genomen.[44]

Daarnaast waren er ook retourschepen in omloop, schepen die handel dreven op de Afrikaanse kusten en deze ladingen met ivoor, goud en Afrikaanse goederen naar de Republiek bracht. De kruisers die net besproken werden fungeerden ook als retourschip, namelijk op de heen- en terugreis. Meestal werden kleine fregatten en jachten voor deze reizen gebruikt. In 1708 zijn er vier retourschepen bekend, namelijk het *Waterlandt*, de *Casteel St. Jago*, de *Cormantijn I* en de *Loosdregt*.[45] Het *Waterlandt* werd uitgereed door de Kamer Noorderkwartier en de *Loosdregt* door de Kamer Stad en Lande. Van de andere schepen is de kamer van uitreding niet bekend. De schepen *Waterlandt, Casteel St. Jago* en de *Cormantijn I* vertrokken alle drie al in het jaar 1707 om vervolgens in 1709 weer in de Republiek aan te komen. Het schip *Loosdregt* vertrok in 1708 maar werd gekaapt. De schepen *Casteel St. Jago* en *Cormantijn I* waren echter lorrendraaiers en in bezit genomen door de WIC, om ze vervolgens in de Republiek te veilen.

2.1 (Slaven)reizen

Als we kijken naar de WIC-handel dan bestaat het grootste deel uit goederen, voornamelijk goud, ivoor en andere Afrikaanse goederen en slaven.[46] Ondanks dat de handel in goud economisch gezien een veel belangrijker plaats innam investeerde de Heren Tien het meeste kapitaal van de WIC aan de slaven handel.[47] Er werden geen speciale schepen gebruikt voor het vervoeren van de slaven, de schepen werden wel van binnen veranderd om het vervoer van slaven mogelijk te maken. Er werd bijvoorbeeld een 'diep verdeck' aangebracht of een koebrug, om de vervoerscapaciteit te kunnen vergroten.[48] De Slavenkust en Angola waren tot aan de Spaanse Successieoorlog de meest belangrijke bestemming. Voor de driehoekshandel werden verschillende schepen gebruikt. De grootste schepen die gebruikt

[42] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 398.
[43] Nationaal Archief, Den Haag, Tweede West-Indische Compagnie (WIC), nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 97.
[44] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 97.
[45] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven,* 398.
[46] Postma en Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, 167
[47] Den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 1994) 151. Postma en Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, 150.
[48] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 100.

werden waren fluiten, pinassen en fregatten. Deze schepen waren ongeveer tussen de 100 en 120 voet lang en konden een gemiddelde van 600 slaven per reis vervoeren. Er waren standaarden, bepaald door de Heren Tien, die vaststelden dat grote schepen 500 slaven mochten vervoeren en middelgrote schepen 300 tot 350 slaven.[49] In de praktijk viel dit aantal echter vaak hoger uit. De schepen werden vaak met vijftien tot vijfentwintig kanonnen bewapend en hadden gemiddeld een bemanning van 60 koppen. Voor het vervoer van een kleiner aantal slaven werden andere scheepstypen gebruikt, namelijk galjoten, snauwen, jachten en kleine fregatten.

In het jaar 1708 zijn er acht schepen bekend die voeren onder de West-Indische Compagnie, namelijk de schepen *Adrichem, Stad Amsterdam, Carolus Secundus, Kasteel Delmina, Justitia, S Clara, Meijnden* en *Quinera*.[50] Al deze schepen inclusief de reisinformatie staan op de *Atlantic Slave Trade Database* via http://www.slavevoyages.org. Informatie over de schepen in het jaar 1708 zijn via de site verkregen en vervolgens in een Excel bestand verwerkt. De gegevens zijn moeilijk te annoteren omdat de database geen unieke websitelinks weergeeft die gelijk naar de desbetreffende informatie kunnen leiden. Alle informatie uit de database is geannoteerd, maar helaas zonder een directe paginalink of –nummer. De aanvullende informatie, zoals het gemiddelde aantal slaven, kon dankzij het Excel bestand makkelijk worden berekend. Al deze gegevens inclusief aanvullende gegevens heb ik als bijlagen toegevoegd.

De bovengenoemde schepen vertrokken tussen 1705 en 1708 vanuit Nederland naar Afrika. Zeven schepen vertrokken vanuit Texel en één vanuit Vlissingen. Dat de schepen vanuit Texel vertrokken is niet heel vreemd aangezien vanaf de vijftiende eeuw al handelsschepen uit de Zuiderzeehavens bij Texel voor anker gingen om te wachten op een gunstige wind. Op het moment dat het scheepvaartverkeer groeide kreeg de rede van Texel een belangrijke functie als verzamel- en bevoorradingsplek voor schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie, evenals walvisvaarders, graanschepen en oorlogsschepen.[51]

Zeven van de acht schepen kwamen aan op hun eindbestemming zoals was gepland. Het schip *Meijnden* leed schipbreuk en kon om die reden geen slaven inschepen. In totaal zijn er door de zeven schepen 3.634 slaven ingescheept, waarvan er 21,6% aan boord zou sterven.[52] Uit de resolutie van de Vergadering der Heren Tien wordt het lot van het schip Meijnden duidelijk: 'De geborgene goederen uijt het schip Meijnden door de Presidiale Camer Amsterdam geesquipeert geweest ende op de custe van Schotland in de maand Januari deezes jaars verongeluckt ende nu onlangs met een Oostindies schip genaamt Bon na herrewaarts terugge gebragt of in het geheel ofte ten deelen nadat dezelve goed en wel

[49] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 100.
[50] http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces
[51] http://www.archiefalkmaar.nl/werkgebied/texel
[52] http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces

geconditioneert bevonden werden.'[53] Het schip leed dus schipbreuk op de Schotse kust en werd door een Oost-Indisch schip weer teruggebracht naar de Republiek. De goederen en wapens die het schip Meijnden aan boord had werden vervolgens zo spoedig mogelijk opnieuw gezonden naar Guinea: 'beneevens twe en twintig kassen met geweer van de Camer Amsterdam ende de resterende goederen vande Camer in het Noorderquartier met het Jagt Scheepje de Eva Maria ten Spoedigsten doenlijk na de Custe van Guinea versonden zullen werden'.[54] *Kas* of *kasse*, afgeleid van het Italiaanse *Cassa*, was in de vroegmoderne tijd een koopmansterm waarmee een draagbaar, verplaatsbaar voorwerp werd bedoeld 'om iets in te bergen of te bewaren, te verzenden of mede te dragen.'[55] Het voornoemde scheepje Eva Maria moest in alle haast in gereedheid worden gebracht door de Kamer Amsterdam en de *'goederen en Coopmansz daar inne te laden ende na de voorseijde Custe van Guinea te laten overgaan.'*[56]

De schepen voeren gemiddeld in vier maanden naar Afrika.[57] Vier schepen hadden als bestemming Whydah, in de voormalige Slavenkust in het huidige West-Afrikaanse Benin. Twee schepen hadden als bestemming Elmina, gelegen in de Nederlandse Goudkust in het huidige West-Afrikaanse Ghana, en één schip had als bestemming het voormalige Noord-Congo. Van een ander schip is de bestemming niet bekend. In Afrika werd het cargazoen, de oude benaming voor de lading (ruil)goederen, vervolgens geruild tegen het armazoen, waarmee de slaven werden bedoeld. Het ene schip verbleef veel langer in Afrika dan het andere schip, variërend van 67 dagen tot 634 dagen. De lengte van het verblijf in Afrika hing af van de toevoer van de slaven, een schip verbleef net zolang in Afrika tot het vol met slaven was geladen en kon vertrekken. Door de zeven schepen werden er, zoals ik al zei, in totaal 3.634 slaven ingescheept, variërend van 196 tot 680 slaven per schip. Dit komt neer op een gemiddelde van 519 slaven per schip. Het aantal slaven was afhankelijk van de grootte van het schip en de toevoer van de slaven evenals de grootte van het cargazoen. Het merendeel van de slaven aan boord waren mannen, namelijk gemiddeld 62%.[58] De tocht van Afrika naar de nieuwe wereld wordt ook wel de middenpassage van de driehoekshandel genoemd. Zes van de acht schepen deden gemiddeld 87 dagen over deze middenpassage, van de twee andere schepen zijn geen gegevens bekend. De schepen voeren rechtstreeks naar Curaçao of Suriname, waar de slaven werden ontscheept en verkocht. In 1708 bedroeg de aanvoer van slaven in Curaçao 840 en in Suriname 1.546.[59] In de vergadering Heren Tien werd overeengekomen met de raden dat de Compagnie 'vijftien a sestienhondert stuks slaven yder jaar in de Colonie [Suriname] zoude gelieven aante brengen.'[60] De aanvoer naar

[53] Nationaal Archief, Den Haag, Tweede West-Indische Compagnie (WIC), nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 2.
[54] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 2.
[55] http://gtb.inl.nl/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M030663.re.2&lemma=kassen
[56] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 2.
[57] Eltis, D. e.a., *The Atlantic Slave Trade. A database on CD-ROM* (Cambridge 1999).
[58] Ibidem.
[59] Ibidem.
[60] NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 2.

Suriname komt overeen met het verzoek, de aanvoer naar Curaçao was iets minder en dat komt door een aantal redenen. De aanvoer van het schip *Quinera* is niet meegerekend omdat zij pas midden 1709 in Curaçao aan zou komen met 464 slaven.[61] De tweede reden is het hoge sterftecijfer door een vermoedelijke epidemie aan boord van het schip *Carolus Secundus*, waarbij er ruim 58% van het totale aantal slaven aan boord was gestorven.[62] Bij de andere schepen lag het sterftecijfer tussen de 6,6% en de 26,3%.[63] Het sterftecijfer van de *Carolus Secundus* lag, in vergelijking met de andere schepen, dus uitzonderlijk hoog. Bovendoen had de *Carolus Secundus* de langste slavenreis ooit gemaakt, namelijk 823 dagen.[64]

Schip **Slaven**	*Adrichem*	*Carolus Secundus*	*Quinera*
Percentage man	68,2	52,2	61,9
Percentage vrouw	31,2	36	35,1
Percentage kind	0,7	11,8	3
Totaal ingescheepte slaven	613	425	523
Totaal ontscheepte slaven	481	176	464

Tabel 2: De drie schepen in 1708 waarvan het percentage man, vrouw en kind bekend is.[65]

Van slechts drie schepen is het percentage man, vrouw en kind bekend. Deze gegevens staan in bovenstaand tabel. Van de slaven was ongeveer 60% man, 35% vrouw en de rest was kind.[66] Op deze drie schepen werden in totaal 1.561 slaven vervoerd, 963 mannen, 528 vrouwen en 70 kinderen, terwijl er uiteindelijk 1.121 slaven op de eindbestemming aankwamen.[67] De *Carolus Secundus* verscheepte relatief veel vrouwen en kinderen in vergelijk met de gegevens van de andere twee schepen, waarvan de cijfers iets dichter bij elkaar liggen. De *Carolus Secundus* was geen gehuurd schip, maar in handen van de WIC.

2.2. Lorrendrayers

Voor de Angolese kust troffen compagnieschepen het schip aan die voer onder de Portugese vlag. In 1701 werd het illegale handelsschip *Carolus Secundus* ingenomen door een kruiser van de WIC: de Eva Maria. De *Carolus Secundus* werd vervolgens toegevoegd aan de vloot van de WIC en bleef dezelfde naam hanteren (gekaapte schepen kregen vaak een nieuwe

[61] Ibidem.
[62] Ibidem.
[63] Ibidem.
[64] Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 101.
[65] Slavevoyages.org
[66] Zie bijlage I.
[67] Zie bijlage I.

naam).[68] Smokkelschepen gebruikten regelmatig een andere vlag om het octrooi van de WIC te kunnen ontduiken. Ook het illegale handelsschip *Carolus Secundus* zeilde onder een andere vlag, uit de instructiebrief opgesteld door Amsterdamse kooplieden bleek dat de schipper tijdens de reis richting Afrika de kapitein en zes andere bemanningsleden moest oppikken. In Portugal werd de naam van het schip bovendien veranderd in *Santo Carolus* en verkreeg het Portugese paspoorten.[69] De WIC was een schip rijker en zette het nieuw verworven schip meteen in als kruiser. De legale trans-Atlantische handel en de illegale smokkelhandel waren nauw met elkaar betrokken. Niet alle Nederlandse handelsschepen in Afrika en West-Indië waren in handen van de West-Indische Compagnie. Er voeren ook Nederlandse illegale schepen naar Afrika en West-Indië. Willem Bosman, die in dienst van de WIC als soldaat naar West-Afrika voer en zich opklom tot opperkoopman, beschreef in de Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Goud-, Tant- en Slavenkust uit 1704 het fenomeen 'lorrendrayers'.[70] De Zeeuwse Lorrendraaiers waren volgens hem 'onvrye schepen en werden door koopmannen in de Republiek uitgerust met als doel handel drijven in West-Afrika.[71] Het octrooi van de WIC werd hierdoor ontdoken. Deze smokkelschepen werden naast 'lorrendrayers' ook aangeduid als enterlopers of soms als 'octrooidieven'.[72] Volgens het *Woordenboek der Nederlandse taal* komt lorrendraaien van de woorden lor, 'vod, prul, ding zonder waarde' en 'fopperij en bedriegerij', en van draaien, 'maken of bereiden'.[73] Ondanks de weinige bronnen en administratie van deze smokkelhandel, heeft historicus Ruud Paesie het een en ander in kaart gebracht in zijn proefschrift 'Lorrendrayen op Africa: De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734'. Helaas zijn deze smokkelreizen niet opgenomen in de database van *slavevoyages.org,* en dat is jammer aangezien ze zeker een bijdrage hebben geleverd aan de slavenhandel. Daarom wil ik de data van de *lorrendrayers* in dit onderzoek meenemen.

De smokkelhandel op de Afrikaanse kusten nam na het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog af aangezien veel Zeeuwse schepen voor de kaapvaart in werden gezet. Er blijken ten tijde van de Spaanse Successieoorlog gemiddeld ruim vijftien smokkelschepen per jaar te zijn uitgereed voor de illegale goederenhandel en slavenhandel. Tijdens dezelfde periode werden er commissiebrieven aangevraagd voor meer dan tweehonderd lorrendraaiers. Maar niet alle Zeeuwse schippers met een commissiebrief hield zich bezig met de kaapvaart, sommige schippers gebruikten de commissiebrief als middel om het

[68] Paesie, *Lorrendrayen op Africa: De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008) 125 en 403.
[69] Paesie*, Lorrendrayen op Africa*, 185.
[70] Bosman, W., *Een Nauwkeurige Beschryving van de Goud- Tand- en Slavekust* (Amsterdam 1709) 5-6.
[71] Ibidem.
[72] Paesie, *Lorrendrayen op Africa: De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008) 15.
[73] http://gtb.inl.nl/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M037768&lemmodern=lorrendraaien

octrooi van de WIC te ontduiken. Zij richtten zich meer op de koopvaardij dan de kaapvaart.[74]

In het jaar 1708 zijn er 25 lorrendraaiers bekend, variërend van een retourreis naar Afrika tot slavenhandel in Amerika.[75] Dit waren de schepen *Gouden Leeuw, Vliegend Hert, Schorenburg, Vliegende Schelvis, Vlissinger Galeij, Ruijter, Gerechtigheid, Catharina, Prins Eugenius, Rode Leeuw, Jonge Jan, Herstel van Zeeland, Africa, Gecroonde Appel, Liefde, Diamant, Packet van Vlissingen, Twee Gebroeders Galeij, Americaanse Galeij, Eendracht, Acht Gebroeders, Gouden Appel* en drie schip waarvan de naam niet bekend is. Al deze schepen vertrokken uit Middelburg of uit Vlissingen. Acht schepen dreven handel in slaven: (1) de *Gecroonde Appel* , het schip werd door de Fransen ingenomen; (2) *de Twee Gebroeders Galeij*, met 48 slaven; (3) de *Gouden Appel*, met 105 slaven aan boord; (4) het *Vliegend Hert*, met 384 slaven; (5) de Catharina, met 103 slaven; (6) de Prins Eugenius 2, met 387 slaven; (7) de Rode Leeuw met 260 slaven en tenslotte (8) een onbekend schip met 300 slaven aan boord.[76] In totaal werden er met deze schepen 1.587 slaven vervoerd, wat neerkomt op een gemiddelde van 198 slaven per schip.

Vijftien schepen maakten een retourreis. Een aantal schepen werden gekaapt: één schip is door WIC ingenomen, en maar liefst acht schepen zijn door de Fransen in beslag genomen. De Franse dominantie is hier dus ook in terug te zien. De meeste van deze schepen waren fregatten en gingen op retourreis naar Afrika. Er waren echter ook een paar schepen die slavenhandel dreven op Sint-Thomas, een eiland van de Amerikaanse Maagdeneilanden en in die tijd een Deense kolonie.

Het is dus jammer dat de lorrendraaiers en de WIC niet beter hebben samengewerkt, vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog om elkaar te weren tegen de vijand. Frankrijk werd in 1708 acht schepen rijker.

[74] Paesie, *Lorrendrayen op Africa,* 54.
[75] Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 364.
[76] Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 364.

3. Een geplande expeditie tegen de Fransen

Dat de overzeese handel van de WIC van groot belang was voor de Republiek blijkt uit de briefwisseling van raadpensionaris Anthonie Heinsius en Marinus van Vrijbergen. In 1708 hebben ze heel wat brieven naar elkaar geschreven. Marinus van Vrijbergen was afgezant van Zeeland in de Staten-Generaal. In 1702 werd hij door Willem III als ambassadeur naar Engeland gezonden.[77] Na de dood van Willem III volgde koningin Anna hem op, terwijl Marinus van Vrijbergen in Engeland bleef. Hij deed belangrijke diensten voor de Republiek door zijn pogingen de Nederlandse zeevaart te beveiligen, die ook veel te lijden had onder de Engelse zeevaart.

Marinus van Vrijbergen schreef Heinius om hem op de hoogte te stellen betreft de gang van zaken van onder andere de Nederlandse Zeevaart. In het volgende stuk informeert Van Vrijbergen over een geplande expeditie door eerst een oudere expeditie uit 1706 aan te halen: 'In de somer van den jaere 1706 gaf ick aen U hoogh edele gestrenge heer advertensie van d'expeditie, die den admiral Jennings, doenmaels in de Middelantse Zee sijnde, geordonneert was nae de Spaensse West-Indiën te doen, gelijck hij oock met een Engelsch esquadre van 10 schepen derwaert vertrock.'[78] Deze informatie laat Marinus van Vrijbergen niet zonder reden aan Heinsius weten. Deze expeditie uit 1706 geeft een aanleiding om te informeren over een nieuwe expeditie, die datzelfde jaar nog zou komen. 'Ick hebbe nu wederom door een persoon, die niet genoemt wil zijn, dog eghter van goeder hant, verstaen dat het dessein bij het hoff is om tegen het laest van dese somer een considerabel Engelsch esquadre nae de West-Indiën te senden met lantmilitie, hetwelcke mij plight geoordeelt hebbe aen U te communiceren.'[79] Hierin verklaarde Van Vrijbergen dat er een 'considerabel Engelsch esquadre' naar West-Indië zal worden gezonden aan het eind van de zomer, met een *esquadre* of eskader bedoelde hij een groep oorlogsschepen of een geheime militaire groepering.[80] Een dergelijke aankondiging moet daarom zeker serieus genomen worden.

Waarom Engeland en de Republiek een expeditie naar de West-Indiën willen zenden wordt in de volgende brief duidelijk. 'Senior Gilbert Heathcocq en de andere in de city sterck gesouteneert door mylord Halifax hebben opgegeven dat men een corporatie en een stock [voorraad] behoorde te erigeeren van omtrent 20 off 30 armateurs, die men nae de West-Indiën soude senden om de commercie der Fransen aldaer te ruineeren', schrijft Van Vrijbergen op 28 februari 1708 aan Heinsius.[81] De expeditie, bestaande uit twintig tot dertig armateurs, is dus gericht op de vernietiging van de Franse handel of commercie. Dat is niet

[77] http://www.dbnl.org/tekst/aa__001biog23_01/aa__001biog23_01_1087.php
[78] Heinsius, Anthonie, *De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720*, A.J. Veenendaal ed. (Den Haag 1976-2001) 72.
[79] Heinsius, Anthonie, *De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720*, A.J. Veenendaal ed. (Den Haag 1976-2001) 72.
[80] http://www.etymologiebank.nl/trefwoord/eskader
[81] Heinsius, Anthonie, *De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720*, A.J. Veenendaal ed. (Den Haag 1976-2001) 105.

zo gek aangezien Frankrijk de vijand was en Engeland en de Republiek hun eigen handel wilden beschermen. Dat de handel in West-Indië gestimuleerd moest worden blijkt uit een ander deel van de brief: 'De bill wort genoemt 'to promote the American trade' in the voites.' De nadruk van het belang van de expeditie lag dus sterk op de handel op het continent Amerika. Met bill werd waarschijnlijk een aan het Engelse parlement voorgelegd ontwerp bedoeld, en worden met de *voites* de stemmen van de beide kamers binnen het Engelse parlement bedoeld.

Het is dus meteen duidelijk dat de Franse agressie de grote oorzaak is voor deze geplande expeditie. Natuurlijk had ook de WIC hier last van, omdat zij handel dreef op de koloniën in West-Indië. Het kwam echter niet tot een grote expeditie. Wel werden er af en toe kleinere expedities naar West-Indië gestuurd, met 'eenighe oorloghscheepen van sijn esquadre mede met die coopvaerders na de West-Indiën.' [82] Bovendien was er op een zogenoemde kleine expeditie 'geen lantmilitie' aanwezig.[83] Ondanks dat de expeditie er niet kwam, laat het wel zien dat er behoefte aan was tegen de mogelijke Franse agressie.

En die Franse agressie was er zeker. Zo ben ik ook een stuk tegengekomen uit de Nederlandse kolonie Essequebo over de Franse acties en de ondernemingen tegen Essequebo.[84] De voormalige kolonie Essequebo was gesitueerd rond het fort Kijk-over-al en de rivier Essequibo, in het huidige Guyana. Het fort lag aan de monding van de Mazarouni rivier. Hoewel dit een vruchtbare plek was, was het ongeschikt voor cultivering vanwege overstromingen. Daarom ontstonden op de hoger gelegen rivierbanken bij de rivieren Mazarouni en Coyouni enkele plantages.[85] De kolonie spreidde zich langzaam uit tot de lagere delen bij de Essequibo rivier. De kolonie begon langzaam aan te groeien.

In 1708 lagen er 'eenige Fransche vaartuygen (…) voor Rodrigo Plantagie de Vrijheid'. Er lagen 'drie [schepen] en driehondert en vijftigh mannen'.[86] De Fransen waren naar de Hollandse kolonie gekomen met drie schepen en met 350 mannen. Drie mannen hadden de brandwacht, namelijk kapitein van het schip de Americaanse Galeij, de commandeur van het schip Den Savoijart Dirck Leeuwen.[87] Johannes Bassingh trad op als een van de deposanten, een Oudhollandse benaming voor getuigen, de rest van de deposanten worden niet bekend. Het stuk is een interrogatoria, waarbij de gedingvoerende partij evenals de tegenpartij gehoord werden en genoteerd. De gedingvoerende partij vroeg zich af of de personen hadden meegewerkt met de Fransen: 'of de voornoemde brantwaght niet bestont in drij persoonen waervan twee naarden viant sijn overgelopen.'[88] De deposanten verklaren dat

[82] Heinsius, Anthonie, *De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720*, A.J. Veenendaal ed. (Den Haag 1976-2001) 342.
[83] Ibidem.
[84] Nationaal Archief, Den Haag, Verspreide Westindische Stukken, nummer toegang 1.05.06, Inventarisnummer 136.
[85] Goslinga, C., The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791 (Assen 1985) 437.
[86] NL-HaNA, Verspreide West-Indische Stukken, 1.05.06, inv.nr. 136.
[87] Ibidem.
[88] Ibidem.

‘de Brantwacht door de Franschen (…) zijn gevangen genoomen te wete twee.’[89] De derde deposant zei dat ‘de brandwaght bestond uyt vijff persoonen waarvan twee die brant haalde onsnap (…) en de andre sijn gevange gecreegen.’[90]

De plantage Heeren Beek werd door de Fransen afgebrand. Aan de deposanten werd gevraagd of zij hier meer van wisten. Het bleek gebeurt te zijn op ‘den 19 october 1708 en tegens ordre van den Franschen Cappiteyn’. Veel mensen vluchtten naar het fort Kijk-over-al om ‘aldaer protexie ende bescherminge te vinden.’[91] Op dat moment waren er acht soldaten en vijftig mannen op het fort gestationeerd. Na de Franse aanval verklaarde de deposant dat het fort ‘in een seer slechte staat te zijn.’[92] Volgens de deposanten hadden de Fransen hulp gekregen van ene Joos Wats, die ook brandwacht stond, ‘die als een schelm uijt de riviere van Isekepe was wegh geloopen.’[93] De Fransen kregen dus hulp van een Nederlander die was overgelopen naar de vijand.

[89] NL-HaNA, Verspreide West-Indische Stukken, 1.05.06, inv.nr. 136.
[90] Ibidem.
[91] Ibidem.
[92] Ibidem.
[93] Ibidem.

Conclusie

Het bestuur van de WIC was complex en gedecentraliseerd. Alle kamers werkten op zichzelf en dat had te maken met de politieke macht van een aantal steden. Zonder deze steden was de oprichting van de West-Indische Compagnie ondenkbaar. Toch had Amsterdam het grootste deel van de WIC in handen, ze bezat bijna zestig procent van het totale aandelenkapitaal. In de vergadering van de Heren Tien werd het beleid in hoofdlijnen uitgestippeld. De Heren Tien was bovendien het hoogste beleidsorgaan van de WIC maar kwam slechts enkele keren per jaar bij elkaar. De Heren Tien hadden een grote invloed op de scheepvaart: de bestemming in Afrika lag een maand van te voren vast en de kapitein mocht er niet van af wijken. Bovendien werden de verkoopprijzen in Afrika, of de *Guineesche prijzen*, vastgesteld en soms verhoogd met een vast percentage. Verder werden belangrijke functionarissen in de koloniën ook benoemd door de Heren Tien. Er kan dus gezegd worden dat de Heren Tien een erg grote invloed had op de scheepvaart onder de vlag van de WIC.

Het leek even minder te gaan met de WIC, maar met de oprichting van de Nieuwe West-Indische Compagnie werd er alles aan gedaan om de positie in West-Afrika te handhaven. De macht op zee was nog nooit zo groot. Totdat de Spaanse Successieoorlog uitbrak. De opbouw van de eigen vloot verliep bijzonder traag en de meeste schepen werden gehuurd. Om de handel veilig te kunnen laten verlopen moest er gepatrouilleerd worden op zee. Dit gebeurde niet alleen om de vijand tegen te gaan maar ook eventuele smokkelaars. In juni 1708 werd de *Africaanse Galeij* ingezet als kruiser en was twee jaar lang gestationeerd in Elmina. Het was voordeliger om schepen te huren aangezien de Compagnie alleen verantwoordelijk was voor de lading, de kosten van het schip bij bijvoorbeeld een schipbreuk of schade door een kaping kwamen voor rekening van de verhuurder. Waarschijnlijk is het huren van schepen in 1708 erg duur geweest omdat de huurprijzen flink stegen door de Spaanse Successieoorlog.

Met zekerheid kan gezegd worden dat het schip *Carolus Secundus* geen huurschip was maar een schip dat de WIC had geconfisqueerd. Daarvoor was het schip in handen van lorrendraaiers en had het Portugese papieren. De WIC maakte vervolgens handig gebruik van de confiscatie door het schip eerst te gebruiken als kruiser en vervolgens als schip voor het vervoeren van slaven. Het schip had echter niet veel geluk omdat er waarschijnlijk een epidemie aan boord uitbrak waardoor er opbrengsten en winsten werden misgelopen. De rest van de scheep waren behoorlijk succesvol in het verschepen van slaven, behalve het schip Meijnden want die leed schipbreuk. De schepen voeren namelijk gemiddeld in vier maanden naar Afrika. De lengte van het verblijf in Afrika hing af van de toevoer van slaven. Er werden gemiddeld 519 slaven per schip vervoerd door deze schepen.

Bij de lorrendraaiers is het een heel ander verhaal. De lorrendraaiers gebruikten de meeste schepen voor de retourhandel met Afrika. Er waren ook slavenschepen, maar die verscheepten relatief veel minder slaven dan de compagnieschepen. In totaal werden er door de lorrendraaiers 1.587 slaven vervoerd, wat neerkomt op een gemiddelde van 198

slaven per schip. Ondanks de smokkelhandel en het omzeilen van het WIC octrooi, hadden de lorrendraaiers het ook niet altijd makkelijk. Maar liefst acht schepen werden door de Fransen in beslag genomen. Één schip is door de WIC geconfisqueerd. De Franse dominantie is dus vooral terug te zien bij de scheepvaart van de lorrendraaiers.

Zowel Engeland als de Republiek hadden die Franse dominantie in de gaten, zoals blijkt uit de briefwisseling tussen Heinsius en Van Vrijbergen. Er wordt zelfs een plan gemaakt voor een expeditie naar de West-Indiën om aldaar de Fransen tegen te kunnen werken. De expeditie was namelijk vooral gericht op de vernietiging van de Franse handel. De handel van de Engelsen en de Republiek in de West-Indiën moest namelijk wel goed blijven verlopen, en een concurrent was er al één te veel. Bovendien was Frankrijk natuurlijk ook de vijand.

Dat de Fransen zich niet alleen maar bezig hielden met de handel blijkt uit de aanval op Essequebo waarbij er plantages werden vernield en afgebrand. Essequebo was een kolonie die nog aan het groeien was, waar de Fransen een stokje voor staken. De plantages en de WIC liepen hierdoor inkomsten mis. Bovendien werden de bewoners in gevaar gebracht en was het fort in een zeer slechte staat. Waarschijnlijk hebben er mensen vanuit Essequebo samengewerkt met de Fransen in ruil voor goederen of geld. Het vertrouwen was in ieder geval weg.

Om terug te komen op de hoofdvraag van dit onderzoek: *ondervond de Nederlandse trans-Atlantische scheepvaart in het jaar 1708 problemen door directe Franse agressie?* De Nederlandse scheepvaart ondervond zeker problemen door directe Franse agressie. Echter uitte deze agressie zich meer in de vorm van aanvallen op de kolonie Essequebo en in de vorm van de confiscatie van smokkelhandelsschepen. Als een schip onder de vlag van de West-Indische Compagnie voer, dan had het voor de Franse schepen weinig zin om over te gaan op een directe aanval. Gevechten werden al op veel plekken in Europa gevoerd, en nog meer geld steken in een directe oorlog op de trans-Atlantische zee was waarschijnlijk voor alle partijen financieel niet haalbaar. Bovendien waren de handelsschepen niet uitgerust met voldoende wapens en ten tweede was het voornaamste doel van de trans-Atlantische scheepvaart het drijven van handel.

Bronnenlijst

Primaire Literatuur
Bosman, W., *Een Nauwkeurige Beschryving van de Goud- Tand- en Slavekust* (Amsterdam 1709).

Heinsius, Anthonie, *De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720*, A.J. Veenendaal ed. (Den Haag 1976-2001).

Nationaal Archief:

Archief West-Indische Compagnie
Inventarisnummer 2: Registers van resoluties van de Vergadering van Tienen. Met klappers. 1708 nov. 5 - 1710 okt. 4

Inventarisnummer 268: "Generale driejarige rekeningen"; driejarige rekeningen van ontvangsten en uitgaven, van winst en verlies, en de balans van de Compagnie. 1675-1740

Inventarisnummer 1323H: Commissiebrief voor Steven de Waterman als Commandeur van Berbice, verleend door de Staten-Generaal 1708 februari 7.

Archief Verspreide West-Indische Stukken
Inventarisnummer 136: Stukken betreffende de ondernemingen der Fransen tegen Essequebo in 1708. 10 juni 1709.

Secondaire Literatuur
Eltis, D. e.a., *The Atlantic Slave Trade. A database on CD-ROM* (Cambridge 1999).

Den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 1994).

Den Heijer*, Goud, ivoor en slaven: Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997).

Fatah-Black K.J., & M. van Rossum, ‘Een marginale bijdrage? Van 'winstgevendheid' naar de economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 9(4) (2012).

Goslinga, C., The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791 (Assen 1985).

Onnekink, D., en R. de Bruin, *De Vrede van Utrecht (1713)* (Hilversum 2013).

Paesie,R., *Lorrendrayen op Africa: De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008).

Postma, J., *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge 2008).

Postma, J., en V. Enthoven, *Riches From Atlantic Commerce: Dutch Atlantic Trade and Shippin, 1585-1817* (Leiden 2003).

Websites:

Eltis e.a., http://www.slavevoyages.org/ (2009).

Instituut voor Nederlandse Lexicologie http://gtb.inl.nl/ (2010).

De Digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren http://www.dbnl.org/ (2009).

Van der Sijs, Nicoline http://www.etymologiebank.nl/ (2010).

Bijlagen

In bijlage I zijn de data van de schepen die voeren onder de vlag van de West-Indische Compagnie in het jaar 1708 opgenomen. De gegevens zijn verzameld van de Cambridge *Trans-Atlantic Slave Trade Database* via http://slavevoyages.org. Ik heb sommige gegevens aangevuld met de reislengte en middenpassage indien ze niet vermeld werden maar de data wel bekend waren.

Bijlagen I

Naam Vaartuig	Adrichem	Stadt Amsterdam	Carolus Secundus
Tuigvorm	Fregat	Fluit	Fregat
Kanonnen	24	24	-
Bezitters Vaartuig	WIC	WIC	WIC
Uitkomst reis	Voltooid	Voltooid	Voltooid
Uitkomst slaven			
Plaats begin reis	Texel	Texel	Texel
Eerste plaats slaveninkoop	Whydah	Whydah	Elmina
Principale plaats slaveninkoop	Whydah	Whydah	Elmina
Plaats einde reis	Curaçao	Suriname	Curaçao
Eerste regio slaveninkoop	Bight of Benin	Bight of Benin	Gold Coast
Datum begin reis	25-01-1708	19-05-1707	14-11-1705
Datum begin handel Afrika	08-05-1708	12-08-1707	10-03-1706
Vaartuig verlaat Afrika	03-08-1708	18-10-1707	04-12-1707
Aantal dagen in Afrika	87	67	634
Vaartuig arriveert met slaven	27-11-1708	02-20-1708	15-02-1708
Vaartuig keert terug naar thuishaven	15-12-1708	03-23-1708	-
Datum reis voltooid	01-07-1709	25-06-1708	30-07-1708
Reis lengte van thuishaven naar slaven lossen (dagen)	307	277	823
Middenpassage (dagen)	117	125	73
Naam Kapitein	Pieter Teunisz Storck, Jacob Bruijn, Claas Decker	Jurriaan Sas	Pieter Crans
Bemanning vanaf begin	60	60	90
Totaal ingescheepte slaven	613	680	425
Totaal ontscheepte slaven	481	573	176
Percentage mannen	68,20%	-	52,20%
Percentage vrouwen	31,20%	-	36,00%
Percentage jongens	0,70%	-	8,70%
Percentage meisjes:	0,00%	-	3,10%
Percentage man	68,80%	-	60,90%
Percentage kinderen	0,70%	-	11,80%
Slaven gestorven tijdens middenpassage	132	107	249
Percentage van ingescheepte gestorven slaven	21,5%	15,7%	58,6%

Naam Vaartuig	Casteel D'elmina	Justitia	S Clara
Tuigvorm	Yaght	-	-
Kanonnen	15	-	18
Bezitters Vaartuig	WIC	WIC	WIC
Uitkomst reis	Voltooid	Onvoltooid: schipbreuk/verwoest	Voltooid
Uitkomst slaven		Slaven ontscheept	
Plaats begin reis	Texel	Vlissingen	Texel
Eerste plaats slaveninkoop	Elmina	Whydah	Noord-Congo
Principale plaats slaveninkoop	Elmina	Whydah	Noord-Congo
Plaats einde reis	Curaçao	Suriname	Suriname
Eerste regio slaveninkoop	Gold Coast	Bight of Benin	West Centraal Afrika en St. Helena
Datum begin reis	19-05-1707	12-02-1708	25-12-1706
Datum begin handel Afrika	05-08-1707	30-03-1708	11-03-1707
Vaartuig verlaat Afrika	19-9-1708	16-06-1708	-
Aantal dagen in Afrika	411	78	
Vaartuig arriveert met slaven	18-11-1708	10-08-1708	-
Vaartuig keert terug naar thuishaven	-	18-09-1708	-
Datum reis voltooid	01-07-1709	-	25-06-1708
Reis lengte van thuishaven naar slaven lossen (dagen)	549	180	-
Middenpassage	60	55	-
Naam Kapitein	Thomas Jansz Zeerat, Jan Gerritsz	Daniel Marcusz	Herman Claassen, Jan Jorisz Strijd
Bemanning vanaf begin	27	100	60
Totaal ingescheepte slaven	196	673	524
Totaal ontscheepte slaven	183	496	477
Percentage mannen	-	-	-
Percentage vrouwen	-		-
Percentage jongens	-	-	-
Percentage meisjes:	-	-	-
Percentage man	74,50%	69,80%	-
Percentage kinderen	-	-	-
Slaven gestorven tijdens middenpassage	13	177	47
Percentage van ingescheepte gestorven slaven	6,6%	26,3%	9%

Naam Vaartuig	Meijnden	Quinera
Tuigvorm	-	-
Kanonnen	24	30
Bezitters Vaartuig	WIC	WIC
Uitkomst reis	Onvoltooid: schipbreuk/verwoest	Voltooid
Uitkomst slaven	Geen slaven ingescheept	Slaven ontscheept in Amerika
Plaats begin reis	Texel	Texel
Eerste plaats slaveninkoop	-	Whydah
Principale plaats slaveninkoop	-	Whydah
Plaats einde reis	-	Curaçao
Eerste regio slaveninkoop	-	Bight of Benin
Datum begin reis	24-01-1708	03-06-1708
Datum begin handel Afrika	-	03-09-1708
Vaartuig verlaat Afrika	-	10-02-1709
Aantal dagen in Afrika		160
Vaartuig arriveert met slaven	-	12-05-1709
Vaartuig keert terug naar thuishaven	-	-
Datum reis voltooid	-	14-08-1710
Reis lengte van thuishaven naar slaven lossen (dagen)	-	343
Middenpassage	-	91
Naam Kapitein	Claas Cornelis Louw	Arent van Geffen
Bemanning vanaf begin	-	55
Totaal ingescheepte slaven	-	523
Totaal ontscheepte slaven	-	464
Percentage mannen	-	61,90%
Percentage vrouwen	-	35,10%
Percentage jongens	-	1,50%
Percentage meisjes:	-	1,50%
Percentage man	-	63,40%
Percentage kinderen	-	3,00%
Slaven gestorven tijdens middenpassage	-	59
Percentage van ingescheepte gestorven slaven	-	11,3%

GEMIDDELDE VAN DE ACHT REIZEN		TOTAAL NA SOM VAN DE ACHT REIZEN	
Kanonnen	22,5	Kanonnen	135
Aantal dagen in Afrika	239,5	Aantal dagen in Afrika	1437
Reis lengte van thuishaven naar slaven lossen (dagen)	386,3333333	Reis lengte van thuishaven naar slaven lossen (dagen)	2479
Middenpassage	86,83333333	Middenpassage	521
Bemanning vanaf begin	64,57142857	Bemanning vanaf begin	452
Totaal ingescheepte slaven	519,1428571	Totaal ingescheepte slaven	3634
Totaal ontscheepte slaven	407,1428571	Totaal ontscheepte slaven	2850
Percentage mannen	0,607666667	Percentage mannen	-
Percentage vrouwen	0,341	Percentage vrouwen	-
Percentage jongens	0,036333333	Percentage jongens	-
Percentage meisjes:	0,015333333	Percentage meisjes:	-
Percentage geslacht man	0,6748	Percentage geslacht man	-
Percentage kinderen	0,051666667	Percentage kinderen	-
Slaven gestorven tijdens middenpassage	154,25	Slaven gestorven tijdens middenpassage	784
Percentage van ingescheepte gestorven slaven	21,28571429	Percentage van ingescheepte gestorven slaven	21,6%