

Disciplinehandhaving op het Nederlandse slavenschip

*Een onderzoek naar de wijze waarop de kapitein de discipline onder de
bemanning handhaafde op de slavenschepen van de Middelburgse Commercie
Compagnie in de tweede helft van de achttiende eeuw.*

Naam: Martijn Houweling

Stud. Nr.: s1081055

Type werkstuk: MA-thesis

Omvang werkstuk: 30 ECTS

Docent: K.J. Fatah-Black

Inleverdatum: 6 januari 2016

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Hoofdstuk 1: Het slavenchip door de ogen van historici	8
Hoofdstuk 2: Klaar om ‘in zee te lopen’	21
Hoofdstuk 3: De driehoeksreizen van de MCC	31
Hoofdstuk 4: Menselijk handelen aan boord van de MCC-schepen	49
Conclusie	63
Bronnen- en Literatuurlijst	69

Inleiding

Over het schip de *Hope* werd in augustus 1764 uitgebreid geschreven in Amerikaanse kranten. De aanleiding daarvoor was de dood van kapitein Gould en twee zeelieden. De verklaring die andere opvarenden van de *Hope* hiervoor gaven, was dat er voor de Senegalese kust een slavenopstand was. Drieënveertig slaven kwamen in opstand op het moment dat het schip het anker lichtte. In het gevecht met de slaven werden kapitein Gould en twee bemanningsleden gedood. Kort daarop lukte het de rest van de bemanning om een einde te maken aan de slavenopstand en werd er koers gezet naar West-Indië. Echter, er brak halverwege de reis nog een slavenopstand uit, waarbij de scheepstimmerman gedood werd. Door het vuur te openen op de slaven, met als gevolg dat er zeven a acht slaven omkwamen, werd de opstand beëindigd. De overgebleven slaven werden in dubbele boeien gezet en de reis naar St. Thomas werd vervolgd.

Later bleek het verhaal over de *Hope* niet volledig te kloppen. Hoewel het klopte dat de slaven tijdens de middenpassage in opstand kwamen, klopte de beschrijving van het eerdere incident voor de kust van Senegal niet. Zeven maanden nadat het eerste verhaal in de kranten was verschenen, verscheen een tweede verhaal. Hierin kwam naar voren dat de bemanning aan het muiten was geslagen. Het verhaal ging dat in de nacht van vijftien mei 1764 de tweede stuurman, met hulp van een bemanningslid, met een musket op het hoofd van kapitein Gould had ingeslagen. Het dode lichaam van de kapitein was daarna overboord gegooid.¹

De bemanning van de *Hope* probeerde de moord op hun kapitein te verbloemen met het verhaal van een slavenopstand. Volgens de Amerikaanse historicus Eric Taylor bleek hieruit dat een slavenopstand een betrouwbaar alibi was tegenover de pers, omdat veel mensen wisten dat slaven nu eenmaal opstandig waren. De geschiedenis van de slavenhandel is gevuld met honderden incidenten waarbij slaven in opstand kwamen aan boord van de schepen. Veel van deze pogingen leverden echter geen vrijheid op.² Ook de Amerikaanse historicus Vincent Brown heeft het in *The reaper's garden* over de strijd van de slaven tegen hun overheersers en tegen de dood, tijdens de miljoenen dodelijke reizen die gemaakt werden en de daaropvolgende slavernij.³

¹ E.R. Taylor, *If we must die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade* (Baton Rouge 2006) 1-2.

² Ibidem, 164.

³ V. Brown, *The reaper's garden: death and power in the world of Atlantic slavery* (Cambridge 2008) 10.

Taylor gaf aan dat hij ongeveer 493 gevallen van slavenopstanden heeft gevonden.⁴ Dit waren er volgens hem waarschijnlijk nog veel meer, aangezien kapiteins vaak geen slavenopstanden rapporteerden, omdat dit schadelijk kon zijn voor hun carrière.⁵ De meeste slavenopstanden die bekend zijn, vonden plaats voor de kust van Afrika. Veel van deze verslagen zijn echter niet door de kapitein van het desbetreffende schip geschreven, maar door zeelieden van naburige schepen of van agenten op de kust.⁶

Het introductieverhaal over het schip de *Hope* werd door Taylor gebruikt om aan te tonen dat slavenopstanden vaak voor kwamen en dat het door de buitenwereld heel gewoon werd gevonden dat er slavenopstanden waren aan boord van slavenschepen. Hoewel het in dit verhaal ook ging over ongeregelde heden tussen de kapitein en de bemanning, zet Taylor in het vervolg van zijn boek de kapitein en de bemanning aan de ene kant neer en de slaven aan de andere kant. Ook volgens de Amerikaanse historicus Marcus Rediker is de strijd tussen de gezagsvoerders en bemanning aan de ene kant en de slaven aan de andere kant veelvoorkomend aan boord van de slavenschepen. Echter, hij verzet zich tegen literatuur die de gezagsvoerders en bemanning continu als één partij neerzetten.⁷

Het werk, de samenwerking en de discipline aan boord van de slavenschepen is volgens Marcus Rediker en Peter Linebaugh in *The many-headed Hydra* het prototype van een fabriek. Zeelieden verbonden aan boord van de schepen de productiewijzen en breidden de internationale kapitalistische economie uit. Het leven aan boord van de slavenschepen ziet Rediker dan ook als een afspiegeling van de klassenstrijd.⁸ In deze strijd, die Rediker ziet als een hel, vochten drie partijen met elkaar. Als eerste partij de officieren, die met grof geweld de discipline aan boord probeerden te handhaven. Als tweede partij de matrozen, die als slachtoffer van de officieren op hun beurt geweld uitoefenden op de slaven. Deze slaven, als derde partij, moesten dat geweld in de meeste gevallen weerloos ondergaan.⁹

Emma Christopher deelt de visie van Rediker dat het leven aan boord van de slavenschepen als een hel was. Zij beschrijft dat de eergevoelens van de bemanning in het gedrang kwamen als de kapitein hen wreed behandelde. Zeker als dit op een gegeven moment er toe leidde dat de slaven minder vaak geslagen werden dan zij. Om te voorkomen dat de

⁴ Taylor, *If we must die*, 9.

⁵ Ibidem, 3.

⁶ Ibidem, 173.

⁷ M. Rediker, *The Slave Ship: a Human History* (London 2007) 6-7.

⁸ P. Linebaugh en Rediker, M., *The many-headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston 2000) 150.

⁹ H.J. den Heijer, *Het slavenschip* (oratie, Leiden 2011) 6.

bemanning zichzelf qua positie lager zag dan de slaven, reageerden zij zich af op de slaven door hen nog wreder en bruter te behandelen dan zij zelf behandeld werden.¹⁰

Christopher geeft in *Slave ship sailors and their captive cargoes* wel aan dat onder historici de visies over de behandeling van de bemanning verschillen. De behandeling van de bemanning aan boord van de slavenschepen raakt namelijk aan een groter historiografisch debat over de hevigheid van straffen in de maritieme wereld tijdens de achttiende eeuw. De hoofdpersonen binnen dit debat zijn aan het ene uiterste Nicholas Rodger en aan het andere uiterste Rediker. Rodger beargumenteert dat in de achttiende eeuw de discipline binnen de *Royal Navy* ‘verlicht’ was en gebaseerd was op christelijke principes. Rediker schetst echter een veel minder optimistisch beeld door voorbeelden te geven van geweld en wrede handhaving van de discipline aan boord van slavenschepen. Hierbij licht Christopher toe dat Rediker de meest extreme gevallen van geweld en discipline aan boord beschrijft, omdat deze gevallen voor de *Admiralty Courts* kwamen.¹¹

Ook binnen de Nederlandstalige literatuur is er geschreven over de relatie tussen de officieren en de bemanning aan boord van slavenschepen. Historicus Piet Emmer schreef in *De Nederlandse slavenhandel* dat aan boord van de slavenschepen van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) zo’n dertig tot veertig procent van de bemanning uit migranten bestond en dat het met zo’n uiteenlopende achtergrond niet gemakkelijk was om de discipline aan boord te handhaven. Als er ruzies ontstonden, dan was dit vaak op het eerste gedeelte van de reis tussen Nederland en de Afrikaanse westkust. Of en in welke mate deze ruzies ontstonden, lag volgens Emmer waarschijnlijk aan de houding van de officieren. Als zij de orde handhaafden met alleen grof lichamelijk geweld, dan vroegen zij om moeilijkheden. Tijdens de middenpassage van de Afrikaanse westkust naar Amerika werden de onderlinge twisten tussen de bemanning vergeten, omdat zij dan de handen vol hadden aan het in bedwang houden van de slaven.¹²

Naast Emmer heeft maritiem historicus Henk den Heijer zich uitgelaten over de relatie tussen de officieren en de bemanning. Hij zet zich af tegen studies als die van Rediker en Christopher, omdat daarin ‘dezelfde retorische wapens gebruikt worden als twee eeuwen eerder in de strijd om de afschaffing van de Britse slavenhandel.’¹³ Deze studies beschrijven het leven aan boord van de Britse slavenschepen vanuit het perspectief van de zeelieden en slaven die voortdurend te maken hadden met geweld en seksueel misbruik. Den Heijer komt

¹⁰ E. Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807* (New York 2006) 94.

¹¹ Ibidem, 92.

¹² P.C. Emmer, *De Nederlandse slavenhandel, 1500-1850* (Amsterdam 2000) 72-73.

¹³ Den Heijer, *Het slavenschip*, 6.

na onderzoek in het archief van de MCC tot een andere conclusie dan in de Angelsaksische studies is geschetst. Volgens hem kwamen geweld en seksueel misbruik ook voor aan boord van de Zeeuwse slavenscheperen, maar was dit niet het algemene beeld. De meeste slavenreizen verliepen, vanuit de context van de achttiende eeuw gezien, normaal.¹⁴

In zijn oratie aan de Universiteit Leiden gaf Den Heijer aan dat er nog veel onderzoek nodig is om een scherper beeld te krijgen van wat zich aan boord van de slavenscheperen heeft afgespeeld. Dit onderzoek wil daaraan bijdragen door vijf verschillende slavenreizen te onderzoeken van vijf verschillende schepen over een periode van ongeveer vijfentwintig jaar. De vraag die centraal staat in dit onderzoek is waarom de slavenreizen van de MCC in de tweede helft van de achttiende eeuw over het algemeen normaal verliepen. Het doel van dit onderzoek is om de stelling van Den Heijer dat de slavenreizen – gezien vanuit de context van de achttiende eeuw – normaal verliepen, te toetsen.

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden, wordt eerst een bredere context geschetst, waarbij ingegaan wordt op de historiografische discussie over de relatie tussen de officieren, de bemanning en de slaven. Daarbij wordt verder ingegaan op de verschillende visies zoals hierboven al kort beschreven. De nadruk zal liggen op de relatie tussen de officieren en de bemanning. De slaven zullen slechts zijdeling aan bod komen. Voor er op de historiografische discussie wordt ingegaan, zal kort onderzocht worden hoe de geschiedschrijving en het collectief geheugen zich tot elkaar verhouden en of deze verhouding impact heeft op de historiografie over de slavenhandel.

In het volgende hoofdstuk wordt het onderzoekskader verkleind naar de MCC als een van de organisaties die slavenhandel bedreven. In dit hoofdstuk gaat het om de oprichting, de organisatiestructuur en de handelwijzen van de MCC, waarbij de vraag naar voren komt waar de handelsactiviteiten van de MCC op gericht waren en hoe de organisatie en bedrijfsvoering van de slavenhandel zich ontwikkelden. Daarbij wordt ingegaan op het in gereedheid brengen van het schip tot en met de afvaart en het reisplan met de instructies die een kapitein voor afvaart meekreeg van de reders.

In het daaropvolgende hoofdstuk staat de vraag centraal of de vijf onderzochte slavenreizen representatief waren voor het geheel aan slavenreizen van de MCC. Deze vraag zal beantwoord worden door informatie uit de archiefstukken van deze schepen te vergelijken met informatie uit de literatuur over de driehoeksreizen van de MCC. Hierbij zal de nadruk vooral liggen op de materiële en organisatorische kant van de driehoeksreis. Het vierde

¹⁴ Den Heijer, *Het slavenschip*, 11-12.

hoofdstuk gaat meer in op het menselijk handelen aan boord van een slavenschip. Was er inderdaad sprake van een klassenstrijd, of gingen de officieren en het scheepsvolk in goede harmonie met elkaar om? En wat was de positie van de slaven daarbinnen? Hoe reageerden zij op hun lot?

Om de vragen met betrekking tot de schepen van de MCC te beantwoorden, is archiefonderzoek verricht in het archief van de Middelburgse Commercie Compagnie. Dit archief bevindt zich in het Zeeuws Archief te Middelburg en is opgenomen in het Memory of the World Register van de UNESCO. In dit archief is van vijf verschillende schepen een reis onderzocht. Deze reizen vonden steeds met een interval van ongeveer vijf jaar plaats. In totaal zullen dus vijf van de 113 slavenreizen van de MCC onderzocht worden. Dit is een vrij kleine steekproef, maar gezien de omvang van deze scriptie, was het niet haalbaar om meer slavenreizen te onderzoeken. Van elke reis zal een reisomschrijving gegeven worden met het reisdoel van het schip, achtergrondinformatie over de kapitein en bemanning, opvallende gebeurtenissen tijdens de reis en gebeurtenissen na afloop van de reis.

De eerste reis die onderzocht wordt, is de eerste reis van de snauw *Drie Gezusters*, die van 13 augustus 1755 tot 21 oktober 1756 duurde. Deze snauw voer langs de kust van Guinea naar Suriname. De tweede onderzochte reis is de vierde reis van het fregat *Middelburgs Welvaren*, die van 20 oktober 1758 tot 19 maart 1760 duurde. Het fregat deed Angola en Curaçao aan. Als derde wordt de achtste reis van het fregat *Philadelphia* onderzocht, die duurde van 7 oktober 1763 tot 14 juli 1765. Ook dit fregat deed Angola en Curaçao aan. De vierde reis die onderzocht wordt, is de derde reis van de snauw *Zanggodin*, die duurde van 28 september 1768 tot 12 juni 1770 en Guinee en Suriname aandeed. De laatste reis die onderzocht wordt, is de zevende reis van de snauw *Nieuwe Hoop*, die duurde van 13 juli 1775 tot 2 juni 1777 en Guinee, Demerary en Essequibo aandeed. De reden dat voor deze reizen is gekozen, is omdat elk van deze schepen een volledige driehoeksreis heeft afgelegd. Daarnaast waren van al deze schepen het scheepsjournaal, de monsterrol, de brieven van de MCC aan de gezagsvoerders en de notulen van de directie beschikbaar. Een laatste criterium was dat deze reizen met een interval van ongeveer vijf jaar plaatsvonden, waardoor de reizen plaatsvonden tijdens de jaren 1755, 1760, 1765, 1770 en 1775.

Hoofdstuk 1: Het slaven­schip door de ogen van historici

Scheepsjongen Thomas Watson werd voor de kust van West-Afrika aan boord van het Britse slaven­schip *Elisabeth* op een verschrikkelijke wijze gemarteld door kapitein John Steele. Watson werd met zijn duimen in een duimschroef vastgeklemd, waarna deze zo hard werd aangedraaid dat het bloed uit zijn duimen droop. In de tien minuten die volgden sloeg de kapitein hem met een paardenzweep op zijn blote rug totdat zijn rug helemaal open lag. Na deze tien minuten beval de kapitein aan een paar andere bemanningsleden om met een harde dekborstel en zout water de rug van Thomas Watson te schrob­ben. Enige tijd later beval de kapitein aan weer andere bemanningsleden om Watson te slaan met een ‘cat-with-nine-tails’¹⁵ en een paardenzweep.¹⁶

Volgens Rediker was het leven aan boord van slavens­chepen te typeren als een hel, waarin gewelddadigheden zoals in het geval van scheepsjongen Thomas Watson vaak voorkwamen. Den Heijer verzet zich tegen deze in zijn ogen abolitionistische retoriek, die vertelt hoe wij nu tegen deze gruwelijke mensenhandel aankijken. Daarbij stelt hij de vraag wat studies als die van Rediker en Christopher vertellen over de wereld van de achttiende eeuw, waarin de slavenhandel lange tijd als normaal werd gezien.¹⁷ In Dit hoofdstuk zal ingaan op de discussie die in de literatuur en geschiedwetenschap gaande is rondom het thema slavenreizen. De vraag die in dit hoofdstuk centraal staat, is of er aan boord van de slavens­chepen een voortdurende klassen­strijd gaande was, of dat er eerder sprake was van een bepaalde vorm van (harmonieuze) samenwerking tussen officieren, bemanning en slaven. Voordat deze vraag beantwoord kan worden, zal eerst ingegaan worden op de beeldvorming rondom het thema slavenhandel. Wat is hierbij de verhouding tussen historisch onderzoek en collectief geheugen? Waarin vult dit elkaar aan, of is dit moeilijk met elkaar te combineren? Nadat op deze inleidende vraag antwoord is gegeven, wordt er voor de beantwoording van de centrale vraag van dit hoofdstuk allereerst ingegaan op de positie van de kapitein en officieren. Wie waren zij en over welke eigenschappen moesten zij beschikken? Vervolgens wordt in het tweede deel van dit hoofdstuk ingegaan op de positie van de bemanning. Welke rol hadden zij aan boord van een slaven­schip, hoe was de onderlinge verstandhouding tussen hen en de officieren en hoe werden zij behandeld?

¹⁵ De cat-o’-nine-tails was een strafinstrument waaraan negen touwtjes of riempjes zaten, met aan het eind kleine knoopjes. Aan deze knoopjes zaten nog een aantal kleine touwtjes.

¹⁶Christopher, *Slave Ship Sailors*, 107.

¹⁷Den Heijer, *Het slaven­schip*, 11.

Voor het onderzoek naar het slavernijverleden van Nederland is lange tijd nauwelijks aandacht geweest. Tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw was er weinig belangstelling voor de Atlantische slavenhandel en slavernij en was dit geen onderdeel van het collectieve geheugen. Dit is ook een reden dat er tot die tijd in de Nederlandse historiografie weinig geschreven is over dit onderwerp. De bekendste publicatie voor de jaren vijftig was het boek *Slavenhalers en slavenhandel* van L.C. Vrijman. Vanaf de jaren vijftig begon er steeds meer aandacht te komen voor het slavernijverleden van Nederland. Deze aandacht richtte zich voornamelijk op de Nederlandse betrokkenheid bij de trans-Atlantische slavenhandel. De basis hiervoor werd gelegd door W.S. Unger. Hij publiceerde in de jaren vijftig twee artikelen over de slavenhandel van de West-Indische Compagnie(WIC) en de Middelburgse Commercie Compagnie(MCC). Aan het eind van de jaren zestig kwam het onderzoek naar de omvang van de slavenhandel in een stroomversnelling terecht. De Amerikaanse historicus Curtin maakte in 1969 in zijn publicatie *The Atlantic slave trade: a census* een eerste schatting van de totale omvang van de trans-Atlantische slavenhandel. Hij beseftte dat zijn schatting maar een eerste aanzet was, en daagde onderzoekers uit om zijn cijfers aan te vullen. Historici uit verschillende landen hebben daarna onderzoek gedaan naar het aandeel van hun land in de trans-Atlantische slavenhandel. In Nederland werd dit onderzoek gedaan door J.M. Postma, die in 1990 *The Dutch in the Atlantic slave trade, 1600-1815* publiceerde. In dit boek ligt de nadruk op de aard en omvang van de Nederlandse slavenhandel, waarbij ingegaan wordt op aantallen verscheepte slaven, herkomst- en bestemmingsgebieden van de slaven, slavenprijzen en sterftecijfers tijdens de oversteek naar Amerika.

Naast Postma heeft ook P.C. Emmer onderzoek gedaan naar de Nederlandse betrokkenheid bij de slavenhandel. Hij bood in 2000 in *De Nederlandse slavenhandel 1500-1850* een breed overzicht van de slavenhandel en de Nederlandse houding ten aanzien van slavernij. Postma en Emmer hebben ervoor gezorgd dat de hoofdlijnen van de omvang en organisatie van de Nederlandse slavenhandel bekend zijn. De laatste jaren zijn er in Nederland nieuwe publicaties gedaan waarin de bevindingen van Postma en Emmer worden bijgesteld of aangevuld. Voorbeelden hiervan zijn *De geschiedenis van de WIC* door H.J. den Heijer in 1994 (herzien in 2007) en *De geschiedenis van de MCC* door R. Paesie in 2014.¹⁸

Ook buiten Nederland brachten onderzoekers steeds meer gegevens over de trans-Atlantische slavenhandel naar buiten. Deze gegevens werden in de jaren negentig in het kader van een groot dataproject aan het Du Bois Instituut voor Afro-Amerikaanse studies

¹⁸ H.J. den Heijer, 'Vergeten, herinneren en onderzoeken', in: R. Daalder, D.J. Tang en L. Balai, *Slaven en schepen in het Atlantisch gebied* (Leiden 2013) 9-10.

ondergebracht in de *Trans-Atlantic Slave Trade Database*. In deze database zijn gegevens opgenomen van bijna 35.000 slavenreizen.¹⁹ De database bevat veel kwantitatieve informatie, zoals aantallen uitgerede slavenschepen per land of per periode, aantallen vervoerde slaven, herkomstgebieden in Afrika en bestemmingen in Amerika.

Naast deze kwantitatieve informatie hebben enkele Angelsaksische historici op basis van Britse bronnen geprobeerd om een reconstructie te maken van het leven aan boord van slavenschepen. Voorbeelden hiervan zijn *Slave ship sailors and their captive cargoes* van E. Christopher in 2006, *The slave ship* van M. Rediker in 2007 en *Saltwater Slavery* van S.E. Smallwood in 2007. Binnen Nederland zijn echter nauwelijks studies naar het leven aan boord van slavenschepen verschenen. Den Heijer heeft in zijn oratie bij zijn aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden wel een eerste aanzet hiertoe gegeven, maar hij daagde onderzoekers uit om zijn beweringen met archiefmateriaal aan te vullen. Nederlandse historici hebben hiervoor het vrijwel complete archief van de MCC tot hun beschikking. In dit archief zijn van ruim honderd schepen de scheepsjournalen, negotieboeken, monsterrollen en brieven van de kapitein te vinden. Deze archiefstukken bevatten veel gegevens over het leven en werken aan boord van slavenschepen.²⁰

Bij het onderzoeken van deze meer kwalitatieve informatie moet worden beseft dat er een belangrijk verschil is tussen het werk van een historicus en de werking van het collectieve geheugen. De geschiedschrijving is volgens de Franse historicus Pierre Nora de kritische, empirische brongebonden reconstructie van gebeurtenissen, omstandigheden en personen uit het verleden vanuit het besef dat het verleden niet alleen ver van ons afstaat, maar ook verschilt met het heden. Historici moeten zich ervan bewust zijn dat ze het verleden of delen daarvan nooit absoluut kunnen beschrijven. Een historicus moet anachronisme van welke soort dan ook voorkomen en het handelen van mensen in het verleden plaatsen in de context van de tijd van toen.²¹ Het collectieve geheugen is echter iets anders. Volgens de Nederlandse historicus B. van der Boom zoekt het collectieve geheugen morele eenduidigheid, waardoor het zich verbindt aan één perspectief en neigt tot simplificatie en veronachtzaming van de historische context.²² Daarnaast is dit geheugen bij uitstek emotioneel in plaats van intellectueel en is deze aan verandering onderhevig.

¹⁹ Sinds 2005 zijn deze gegevens te raadplegen via de website www.slavevoyages.com.

²⁰ Den Heijer, *Het slavenschip*, 12.

²¹ B. Bailyn, 'Considering the Slave Trade: History and Memory', *The William and Mary Quarterly* 58.1 (2001) 245-252, aldaar 250.

²² B. van der Boom, *Wij weten niet van hun lot: gewone Nederlanders en de Holocaust* (Amsterdam 2012) 427.

Dat het collectieve geheugen kan veranderen, laat Van der Boom zien in *Wij weten niets van hun lot*. Hij beschrijft dat Nederland tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw gezien werd als ‘een kleine maar dappere natie, die na een verraderlijke overval moest zwichten voor de overmacht, maar vervolgens, ondanks de verleiding van propaganda en de dreiging van geweld, koppig bleef geloven in een Duitse nederlaag.’²³ Deze ‘verzetsmythe’ is eind jaren zestig echter vervangen door de ‘mythe van de schuldige omstander’, omdat het Nederlandse volk passief toegezien heeft bij een massamoord en er zelfs een handje bij geholpen heeft. In de collectieve herinnering heeft er een complete ‘herinneringswending’ plaatsgevonden. Het collectieve geheugen geeft heel snel een bevestigend antwoord op de vraag of Nederlandse burgers en Joden in Nederland hebben geweten dat er veel Joden werden vermoord in deportatiekampen. Van der Boom noemt dit opmerkelijk, omdat de aanwijzingen met betrekking tot de vraag of Nederlanders dit geweten hebben tegenstrijdig zijn.²⁴

In de ideale situatie zouden het collectieve geheugen en de geschiedschrijving elkaar aanvullen, waarbij de geschiedschrijving het collectieve geheugen voedt met informatie en daarvoor maatschappelijke relevantie terugkrijgt. De praktijk is echter weerbarstiger. Vaak staan het collectieve geheugen en de geschiedschrijving vijandig tegenover elkaar. Dit is te verklaren doordat het collectieve geheugen en de geschiedschrijving andere doelen nastreven. Het collectieve geheugen zoekt bruikbare betekenis, terwijl de geschiedschrijving historisch begrip nastreeft. Daarnaast botsen het collectieve geheugen en de geschiedschrijving doordat het collectieve geheugen als snel verwordt tot een dogma, omringt door taboes. Als er in het collectieve geheugen eenmaal een breed gedragen verhaal van het verleden is geconstrueerd, dan duldt dit geen tegenspraak meer. Erkenning van de schuld wordt dan gezien als een morele plicht, terwijl een nuancering van die schuld al snel immoreel is. Van der Boom maakt echter groot bezwaar tegen zo’n dominant collectief geheugen, omdat het alleen maar empathie opbrengt voor de helden en slachtoffers en niet voor de omstanders, medeplichtigen en daders. Voor het verwerven van historisch begrip moeten wij mensen uit het verleden niet naar onze maatstaven beoordelen of veroordelen, maar moeten wij hen van binnenuit proberen te begrijpen, ‘vanuit hun perceptie van de gebeurtenissen en hun gedachten over goed en fout.’ Daar waar het verleden ons aan zou moeten zetten tot nieuwsgierigheid en empathie, leidt het verleden vanwege het collectieve geheugen snel tot verontwaardiging.²⁵

²³ Boom, *Wij weten niet van hun lot*, 9.

²⁴ *Ibidem*, 14-17.

²⁵ *Ibidem*, 428.

Bij het thema slavenhandel komen de geschiedschrijving en het collectief geheugen ook met elkaar in conflict. Een voorbeeld van een botsing tussen het collectieve geheugen en de geschiedschrijving met betrekking tot de slavenhandel is beschreven door historicus R.A. Austen. Hij schreef over de botsing die Curtin had naar aanleiding van zijn empirisch onderzoek naar de slavenhandel op het eiland Gorée in Senegal met de kennis uit het collectieve geheugen over de slavenhandel op Gorée. Al in de jaren zeventig had Joseph Ndiaye, een Senegalese burger, een project opgestart waarbij hij een vroeger doorvoerhuis voor slaven restaureerde. Dit doorvoerhuis, in de Senegalese volksmond het 'Maison des Esclaves' genoemd, werd in 1980 opgenomen in het UNESCO Wereld Erfgoed Register. Onder andere vanwege deze publiciteit is Gorée een belangrijk pelgrimsoord geworden voor Afro-Amerikanen. Het middelpunt van de rondleidingen in het 'Maison des Esclaves' is Ndiayes verslag van de vele miljoenen slachtoffers die via dit huis ingeladen werden op de slavenschepen naar Amerika. Na empirisch onderzoek kwam Curtin er echter achter dat de cijfers die Ndiaye gebruikt veel te hoog zijn. In vergelijking met andere regio's speelde Gorée statistisch gezien maar een kleine rol in de trans-Atlantische slavenhandel. In het collectieve geheugen heeft Gorée dus een veel grotere rol in de trans-Atlantische slavenhandel gekregen dan dat het kreeg in het empirisch historische onderzoek van Curtin.²⁶

De achterliggende vraag bij de discussie tussen het collectief geheugen en het werk van een historicus is wat de motivatie van de schrijver of spreker is met betrekking tot het schrijven of spreken over een bepaald thema, in dit geval de slavenhandel. Waarom wil iemand onderzoek doen naar de slavenhandel en vanuit welk standpunt schrijft of spreekt diegene? Bij het lezen van onderzoeksverslagen over de slavenhandel is het goed om dit steeds in het achterhoofd te houden, omdat het de uiteindelijke uitkomst van het onderzoek sterk kan kleuren.

In het collectieve geheugen wordt de slavenhandel tegenwoordig gezien als een misdaad tegen de menselijkheid. Het is echter goed om te beseffen dat deze morele opvatting over de slavenhandel niet in een keer is ontstaan en er niet altijd al geweest is. Bij het denken over mensenrechten en daarbij ook het denken over misdaden tegen de menselijkheid is eerder sprake van een zich langzaam ontwikkelend proces, waarbij het collectieve geheugen steeds wijzigt. Dit resulteert erin dat met betrekking tot het denken over de slavenhandel het morele aspect van een misdaad tegen de menselijkheid tegenwoordig meer benadrukt wordt. Dit terwijl een historicus moet proberen om een zo juist mogelijke weergave van het verleden te

²⁶ R.A. Austen, 'The slave trade as history and memory: confrontations of slaving voyage documents and communal tradition', *The William and Mary Quarterly* 58 (2001) 230-244, aldaar 230-231.

reconstrueren, waarbij het belangrijk is om weer te geven hoe de achttiende-eeuwers dachten over de slavenhandel.²⁷

Het zo goed mogelijk reconstrueren van de geschiedenis van de slavenhandel is niet gemakkelijk. Al aan het eind van de achttiende eeuw werd er zeer verschillend naar gekeken. Aan de ene kant stonden voorstanders van de slavenhandel, die het leven en werken aan boord van de slavenschepen als de ultieme opleidingsschool zagen om goede zeelieden te kweken. Aan de andere kant stonden tegenstanders van de slavenhandel, die het slavenschip zagen als een matrozenkerkhof, waarop veel matrozen en slaven op vreselijke wijze de dood vonden.²⁸ Ook onder hedendaagse historici verschillen de meningen over het leven en werken aan boord van de slavenschepen. Hieronder zullen deze meningen beschreven worden en zal ook beschreven worden waar deze meningen op zijn gebaseerd.

De belangrijkste en machtigste man aan boord van de slavenschepen was de kapitein. De kapitein verwierf zijn macht vanwege het feit dat hij hoger in rang was dan de andere bemanningsleden aan boord. Daarnaast was zijn macht gebaseerd op een grondige kennis van de werking van het schip, kennis van de natuur en de kennis om met een grote diversiteit aan mensen om te gaan. De grondige kennis van de werking van het schip verkreeg de kapitein doordat hij al in een vroeg stadium werkzaam was aan boord van het schip. Voordat het schip gereed was om op handelsmissie te gaan, moest er al veel gebeuren. De kapitein had de verantwoordelijkheid om alles aan boord van het schip grondig te inspecteren en zo nodig te laten repareren. Als gevolg hiervan kwamen er veel handwerkslieden, zoals timmermannen, zeilmakers, smeden en touwslagers, aan boord van het schip. Nadat zij hun werkzaamheden hadden verricht, controleerde de kapitein of deze werkzaamheden goed waren uitgevoerd. Doordat de kapitein zijn schip zo grondig inspecteerde, wist hij tot in de kleinste details hoe zijn schip eruit zag. Vervolgens moest de kapitein toezicht houden op de proviandering van het schip. De levensmiddelen voor de bemanning en de slaven werden ingekocht, waarna onder andere de bakkers, slaggers en bierbrouwers aan boord kwamen om deze goederen af te leveren en in het schip te stouwen.²⁹ Ook zorgde de kapitein ervoor dat er voldoende wapens en munitie aan boord werden geladen en de chirurgijn over de benodigde geneesmiddelen kon beschikken. Verder was een minstens zo belangrijke taak het houden van toezicht op het inslaan van goederen die op de Afrikaanse kust werden geruild voor slaven. Dit was erg

²⁷ Den Heijer, 'Vergeten, herinneren en onderzoeken', 16.

²⁸ L.C. Vrijman, *Slavenhalers en slavenhandel* (Amsterdam 1943) 92-93.

²⁹ Rediker, *The Slave Ship*, 202; J.M. Postma, *The Atlantic Slave Trade* (Westport 2003) 53.

belangrijk, omdat de vraag van de Afrikaanse handelaren naar ruilwaren nogal eens veranderde en een kapitein dan wel over de juiste producten moest beschikken.³⁰

Naast technische kennis en kennis over de bevoorrading van het schip, was de macht van de kapitein gebaseerd op zijn kennis van de natuur. Als hoogste in rang en eindverantwoordelijke aan boord van het schip moest de kapitein weten wat hij moest doen in verschillende weersomstandigheden. Hij moest kennis hebben van de verschillende stromingen, winden en getijden, om zijn schip zo goed en zo snel mogelijk naar de haven van bestemming te brengen. Ook moest de kapitein weten hoe hij de positie van zijn schip met behulp van het schieten van de sterren kon bepalen en moest hij in aansluiting daarop afweten van de verschillende lengte- en breedtegraden om zijn positie op de kaart uit te tekenen. Veel van deze dingen wist de stuurman ook, maar voor de machtspositie van de kapitein was het belangrijk dat hij dit goed wist, aangezien hij anders afhankelijk werd van een van zijn ondergeschikten.³¹

Voor de machtspositie van de kapitein was het verder van belang dat hij sociale kennis bezat over hoe hij met een zeer grote diversiteit aan mensen moest omgaan. De kapitein werkte namelijk als een multiculturele handelaar op verre markten, als een baas van een heterogene bemanning en als cipier over een groot slaventransport. Hij moest de discipline en orde kunnen handhaven onder zijn bemanning en slaven, tactisch kunnen omgaan met Afrikaanse handelaren en goed kunnen onderhandelen met de autoriteiten en planters in de koloniën.³² Het was de verantwoordelijkheid van de kapitein dat spanningen tussen verschillende groepen mensen niet escaleerden in een strijd waarin gewonden en zelfs doden konden vallen.

De kapitein had de formele macht over het arbeidsproces, de verdeling van het voedsel en het hele sociale leven aan boord van het schip. Volgens Rediker was het slavenschip daarom een totalitaire institutie, waarop de kapitein bijna dictatoriale machten had en het slavenschip zo een van de vroegste totalitaire werkomgevingen was. Hij beweert daarbij dat de kapitein van een slavenschip gezien moet worden als onderdeel van een klassenmaatschappij, waarbij de kapitein met zijn schip als kapitaal aan de ene kant stond en aan de andere kant de bemanning die arbeid leverde. De kapitein was hierbij de vertegenwoordiger van de reders, die hem bij vertrek voorzagen van allerlei instructies.³³

³⁰ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 70.

³¹ Rediker, *The Slave Ship*, 188.

³² Den Heijer, *Het slavenschip*, 7.

³³ M. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (Cambridge 1987) 211-212.

Voordat de kapitein met zijn schip op handelsmissie vertrok, kreeg hij van de reders een lange brief met aanbevelingen en voorschriften mee. Een aantal van deze voorschriften was gewijd aan het handhaven van de discipline aan boord. Zo stond er in sommige instructies dat de kapitein af en toe brandewijn en tabak aan zijn bemanning moest geven, zodat de bemanning loyaler werd aan de kapitein en de kans op muiterij en desertie verkleind werd. Daarnaast wilden de reders dat de kapitein op een verantwoordelijke manier leiding gaf aan zijn bemanning. Hij mocht daarbij geweld gebruiken om de bemanning in het gareel te houden. Dit geweld moest ertoe leiden dat de bemanning angst aangejaagd werd voor wat hen te wachten stond als ze iets deden wat tegen de regels van het schip indruiste. Het handhaven van de maritieme discipline was volgens Rediker gebaseerd op intimidatie.³⁴ Hoewel de reders dus toestemming gaven voor het gebruik van geweld, onderkenden zij wel dat de grens tussen het noodzakelijke geweld om een voorbeeld te stellen aan de ene kant en wreedheid aan de andere kant erg vaag was. Wreedheid was iets wat de reders wilden voorkomen, want wreedheid kon voor de bemanning een extra motivatie voor muiterij zijn.³⁵

Over de manier waarop deze voorschriften in de praktijk werden opgevolgd, verschillen historici van mening. Rediker schrijft over Britse kapiteins dat zij niets ontziende mannen waren die vaak ver over de schreef gingen in het handhaven van de discipline aan boord. Hij geeft daarbij het voorbeeld van een kapitein die al in een vroeg stadium van de reis de hele bemanning opriep aan dek te komen waarbij zij hun scheepskisten mee moesten nemen. Deze scheepskisten, die het enige waren dat de meeste zeelieden aan boord bezaten, werden door de kapitein en zijn officieren opengebroken en verbrand. De reden die de kapitein hiervoor gaf was dat hij op zoek was naar een gestolen voorwerp, maar de werkelijke reden was volgens Rediker dat de kapitein aan de bemanning wilde laten zien dat hij de controle had over alle aspecten van het leven van de zeeman.³⁶ Ook Christopher en Thomas geven schokkende voorbeelden waarin de wreedheid van de kapitein naar voren komt. Naast het voorbeeld van de marteling van scheepsjongen Thomas Watson aan boord van de *Elizabeth* geeft Christopher meer voorbeelden van zeelieden die, na te zijn afgeranseld door één van de officieren, het leven niet meer zagen zitten en zelfmoord pleegden door overboord te springen.³⁷ Thomas geeft het voorbeeld van scheepsjongen James Morley op de *Amelia* uit Bristol. Nadat hij per ongeluk een glas van kapitein Dixon had gebroken, werd hij door de

³⁴ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 217.

³⁵ Rediker, *The Slave Ship*, 195-197.

³⁶ *Ibidem*, 204.

³⁷ Christopher, *Slave Ship Sailors*, 98.

kapitein vastgebonden aan de helmstok, gegeseld met een cat-o'-nine-tails en vervolgens liet Dixon hem aan zijn handen vastgebonden een tijdlang in de lucht bungelen.³⁸

Dat kapiteins wrede mannen waren, wordt echter tegengesproken door andere historici. Volgens Emmer was het handhaven van de orde met alleen grof lichamelijk geweld vragen om moeilijkheden. Als er tijdens de reis veel ruzie was onder de bemanning, dan was de kans ook groot dat er een slavenopstand plaatsvond. Emmer concludeert dan dat er wel onenigheden waren onder de bemanningsleden, maar dat deze onenigheden vaak plaatsvonden tijdens het eerste deel van de reis tussen Europa en Afrika. Tijdens het tweede deel van de reis tussen Afrika en Amerika – de middenpassage – had de bemanning de handen vol en zorgde de voortdurende dreiging van een slavenopstand en de verzorging van de slaven ervoor dat de bemanning haar onderlinge twisten moest vergeten.³⁹ Bij de uitspraken van Emmer moet wel in het oog gehouden worden dat veel van zijn uitspraken gebaseerd zijn op redenties en niet echt op basis van empirisch onderzoek. Een andere Nederlandse historicus, Johannes Postma, geeft daarnaast aan dat de bemanning wel degelijk vaak mishandeld werd door officieren en dat de bemanning deze wreedheid afreageerde op slaven. Echter, ook Postma geeft geen argumenten of voorbeelden die deze bewering ondersteunen.⁴⁰

Ook Den Heijer spreekt tegen dat kapiteins zulke wrede mannen waren als Rediker en Christopher beweren. Hij baseert zich daarbij op zijn onderzoek vanuit het archief van de MCC, dat onderdeel is van het Zeeuws Archief in Middelburg. De MCC was de grootste Nederlandse slavenhandelmaatschappij in de tweede helft van de achttiende eeuw. In zijn oratie, uitgesproken bij zijn aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de zeegeschiedenis aan Universiteit Leiden, bespreekt Den Heijer de kapiteins die voor de MCC voeren. Volgens hem werden kapiteins die aan boord voeren van de slavenschepen zorgvuldig geselecteerd door de directie van de MCC. Aangezien meer dan de helft van de in totaal zesenzeventig kapiteins meerdere reizen maakte, moet de directie vaak tevreden zijn geweest met hun prestaties.

Evenals Britse kapiteins, kregen kapiteins van de MCC-schepen een aantal instructies mee. Hierin stond onder andere dat de kapitein bij elke mogelijke gelegenheid contact moest opnemen met de directie van de MCC door hen een brief te schrijven waarin hij de staat van het schip en de bemanning beschreef. Ook stonden in deze instructies voorschriften hoe de kapitein om moest gaan met de slaven en hoe hij moest handelen als hij bijvoorbeeld

³⁸ H. Thomas, *The Slave Trade, the History of the Atlantic Slave Trade: 1440-1870* (New York 1997) 309.

³⁹ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 73.

⁴⁰ Postma, *The Atlantic Slave Trade*, 27.

wangedrag onder bemanningsleden bemerkte. Als de kapitein wangedrag bemerkte onder bemanningsleden, moest hij de scheepsraad bijeen roepen.⁴¹ Deze scheepsraad, die vaak bestond uit de kapitein, eerste en tweede stuurman en soms ook de bootsman, was er om te voorkomen dat een kapitein door drift bevangen werd en een te zware straf aan de overtreder op zou leggen. Als de kapitein eerst met de scheepsraad moest overleggen, was de kans een stuk groter dat er een rechtvaardiger en gematigder straf werd opgelegd. De scheepsraad zorgde er dus voor dat er duidelijke grenzen werden gesteld aan de macht van de gezagvoerder.⁴²

Ondanks duidelijke instructies en de aanwezigheid van de scheepsraad, kwam het ook op schepen van de MCC voor dat bemanningsleden onnodig hard behandeld werden. Echter, volgens Den Heijer kwam het voor dat officieren onder de dreiging van muiterij moesten inbinden en zo door het scheepsvolk tot redelijkheid werden gedwongen. Zich misdragende officieren werden echter niet alleen tijdens de reis tot redelijkheid gedwongen door het scheepsvolk, maar ook achteraf door de directie ter verantwoording geroepen en zo nodig bestraft. De bemanningsleden moesten dan verklaringen afleggen, die door de directie van de MCC zeer serieus werden genomen. Als uit deze verklaringen bleek dat een officier zich misdragen had, dan kon hij ontslagen worden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de situatie met kapitein Jan Menkenveld van de *Haast u Langzaam*. Ondanks dat hij al zeven reizen als kapitein op een MCC-schip had gemaakt, werd hij ontslagen nadat bemanningsleden belastende verklaringen over hem hadden afgelegd. De MCC wilde met deze maatregelen voorkomen dat de eenheid aan boord van haar schepen bedreigd werd. Als bemanningsleden van een slavenschip niet goed op elkaar waren ingespeeld en geen eenheid vormden, dan kon dat tot muiterij of een slavenopstand leiden. Dit was een te groot risico voor de rederij.⁴³

Den Heijer concludeert dat, hoewel er af en toe lichamelijke straffen werden uitgeoefend op de bemanning, dit eerder uitzondering was dan regel. De meeste slavenreizen verliepen naar achttiende-eeuwse maatstaven 'normaal'.⁴⁴ De voorschriften die kapiteins meekregen werden vaak opgevolgd en binnen de MCC werden zich misdragende officieren achteraf bestraft. Deze conclusie staat tegenover de conclusie van Rediker, die het leven aan boord van een slavenschip ziet als een hel. Rediker baseert zich hierbij onder andere op de memoires van John Newton, die zelf als stuurman op slavenschepen had gevaren, maar zich ten tijde van het opschrijven van zijn memoires had afgekeerd van de slavenhandel en predikant was

⁴¹ Den Heijer, *Het slavenschip*, 8.

⁴² A.A. van der Mersch, *De Scheepsraad* (Utrecht 1868) 134.

⁴³ Den Heijer, *Het slavenschip*, 9.

⁴⁴ *Ibidem*, 11.

geworden. Newton beweerde dat niet alle slavenkapiteins duivels waren, maar dat zij bijna allemaal duivelse eigenschappen in zich hadden. Volgens Newton lag dit niet aan het karakter van de kapitein, maar werden deze duivelse eigenschappen getraind aan boord van het schip, omdat dit vereisten waren die aan het werk van kapitein vastzaten. Hoe langer een kapitein aan boord van een slavenschip was, hoe meer duivelse eigenschappen er naar boven kwamen. Er waren volgens Newton wel enkele kapiteins die eerlijk en menselijk waren, maar de grote meerderheid gedroeg zich als wrede despot.⁴⁵ Een tijdgenoot van Newton, James Field Stanfield, sloot zich aan bij de woorden van Newton door te beweren dat de wreedheid van de officieren één van de drie grootste oorzaken was waardoor bemanning van slavenschepen overleed.⁴⁶

Gebaseerd op de publicaties van Newton, Stanfield en andere abolitionisten, beschrijven Rediker en Christopher het leven aan boord van de slavenschepen als een regelrechte hel, waarbij geweld en seksueel misbruik van slaven aan de orde van de dag was. Den Heijer trekt hiertegen fel van leer. Hij verwijt hen dezelfde morele verontwaardiging in hun werken ten toon te spreiden als de abolitionisten twee eeuwen eerder deden in hun strijd tegen de Britse slavenhandel. Mannen als Newton en Stanfield hebben dan wel zelf gevaren aan boord van slavenschepen, maar hun geschriften zijn pas opgesteld nadat zij zich uit de slavenhandel hadden teruggetrokken en hiertegen strijd voerden. Het gevolg daarvan is dat hun geschriften niet neutraal geschreven zijn, maar een partijdig beeld schetsen van de slavenhandel. Daarnaast zijn er ook niet meer dan tien ooggetuigen geweest die hun ervaringen op papier hebben gezet en later de kant van de abolitionisten hebben gekozen. Vond de grote groep zeelieden die noch zelf noch door middel van anderen over de slavenhandel heeft geschreven het leven aan boord van de slavenschepen normaal? De partijdigheid van abolitionisten en de kleine hoeveelheid publicaties over de slavenhandel roept de vraag op hoe representatief deze bronnen zijn en of je deze bronnen mag gebruiken als een belangrijke basis voor je studie.⁴⁷

De discussie met betrekking tot de behandeling van zeelieden in de slavenhandel is onderdeel van een groter historiografisch debat over de hevigheid van bestraffingen in de maritieme wereld van de achttiende eeuw. Aan het ene uiterste staat Rediker, die een zeer negatief beeld schetst van de omstandigheden aan boord van de slavenschepen. Aan de andere kant staat N.A.M. Rodger, die beargumenteert dat de discipline binnen de *Royal Navy* verlicht was en gebaseerd was op christelijke principes.

⁴⁵ Rediker, *The Slave Ship*, 217-218.

⁴⁶ S.D. Behrend, 'Crew mortality in the transatlantic slave trade in the eighteenth century', *Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 18 (1997) 49-71, aldaar 62.

⁴⁷ Den Heijer, *Het slavenschip*, 4.

Christopher en Rediker accepteren dat veel van het bewijs met betrekking tot geweld en discipline aan boord van de slavenscheepen alleen de meest extreme gevallen weergeeft, omdat dit de gevallen waren die voor de *Admiralty Courts* kwamen.⁴⁸ Het gaat volgens Christopher echter niet om de frequentie van de martelingen. Het gaat er veel meer om dat de ernst van de bestraffingen in de slavenhandel het uitgangspunt werd van wat vrijheid en recht betekenden voor de zeelieden. Het ging zeelieden er niet om dat zij bestraft werden, maar het ging erom dat zij als vrije mannen anders behandeld wilden worden dan de gevangenen die zij moesten transporteren over de Atlantische Oceaan. Zeelieden kwamen in opstand als zij op dezelfde manier of soms zelfs slechter behandeld werden dan de slaven. Als zij wreed behandeld werden, dan kwamen zij in opstand door te stelen of te deserteren.⁴⁹ In het extreemste geval nam het scheepsvolk het schip over en voeren zij als piraten verder.⁵⁰ Het strijden voor vrijheid en recht vond volgens Christopher dus zijn oorsprong in de slavenhandel, waar wrede straffen schering en inslag waren. Christopher zegt daarbij dat studies naar discipline binnen de *Royal Navy* suggereren dat de hevigheid van de straffen gedurende de achttiende eeuw toenam. Zij baseert zich hierbij op een studie van P. Earle, die aangeeft dat in de meeste onderzoeken van historici naar de *Royal Navy* naar voren komt dat er een toename was in de hevigheid van de bestraffingen door de tijd heen. Echter haalt Earle hierbij ook historici aan, waaronder Rodger, die een meer optimistische kijk hebben op de mate en hevigheid van de bestraffingen.⁵¹

Rodger is het niet eens met de visie van Christopher dat de hevigheid van de straffen toenam gedurende de achttiende eeuw. In *Command of the Ocean* citeert hij kapitein John Inglefield van de *Royal Navy*, die beweerde dat de interne discipline aan boord van de marinescheepen neigde naar perfectie. Dit kwam doordat er veel meer nadruk gelegd werd op de plichten en verantwoordelijkheden van de zeelieden. Het scheepsvolk werd samen met de officieren ingekwartierd en verantwoordelijk gemaakt voor een deel van de taken aan boord van het schip. Dit leidde ertoe dat het scheepsvolk aan het werk ging zonder dat officieren daar hard voor moesten schreeuwen of hen met stokslagen aan het werk moesten zetten. Het gevolg van deze methode was dat het scheepsvolk met meer plezier aan het werk ging. Hoewel Rodger beweert dat het handhaven van de discipline aan boord op een verlichte wijze gebeurde, wijst hij er ook op dat het gevaar van generalisatie groot is. Net zoals het gevaarlijk is om naar aanleiding van enkele voorbeelden van wrede kapiteins te zeggen dat alle kapiteins

⁴⁸ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 221.

⁴⁹ Christopher, *Slave Ship Sailors*, 92-94.

⁵⁰ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 227.

⁵¹ P. Earle, *Sailors, English Merchant Seamen 1650-1775* (London 1998) 146.

wreed waren, is het ook gevaarlijk om te zeggen dat veel officieren een afkeer kregen van geweld en dat zij het scheepsvolk niet met schreeuwen en stokslagen aan het werk zetten.⁵²

Ook Earle plaatst kanttekeningen bij de mate van wreedheid zoals Rediker en Christopher ons voorhouden. Hij ontkent niet dat er kapiteins waren die op een wrede manier omgingen met hun bemanning, maar volgens hem was dit eerder uitzondering dan regel. De incidenten die er waren, laten volgens Earle zien dat de discipline en het leven aan boord van schepen niet noodzakelijk een confrontatie was waarbij de kapitein en officieren tegenover het scheepsvolk stonden. Volgens hem was er vaak geen sprake van een klassenstrijd zoals Rediker beweert, maar was er veel eerder een strijd tussen de kapitein en de eerste stuurman. De kapitein was namelijk hoger in rang, maar de eerste stuurman was vaak ouder en had een grotere kennis van het zeemanschap. Tussen de kapitein en de eerste stuurman ontstond daardoor rivaliteit, waarbij zij soms openlijk kritiek op elkaar uitten. Dit zorgde ervoor dat het scheepsvolk verdeeld raakte in hun loyaliteit tussen deze beide officieren.⁵³

De visies van historici op de slavenhandel zijn dus zeer verschillend. Daar waar Rediker en Christopher het leven en werken aan boord zien als een verschrikking, was het leven en werken aan boord volgens Rodger eerder vooruitstrevend en verlicht en verliepen de slavenreizen volgens Den Heijer naar achttiende-eeuwse maatstaven normaal. In de volgende hoofdstukken zal aan de hand van vijf verschillende slavenreizen van vijf verschillende schepen over een periode van ongeveer 25 jaar onderzocht worden hoe het leven en werken aan boord van de slavenschepen van de MCC was. Komt dit meer overeen met de visie van Rediker en Christopher, of eerder met de visie van Den Heijer? Aangezien zowel Den Heijer in zijn onderzoek, als ik in dit onderzoek gebruik maken van bronnen uit het MCC-archief in Middelburg, zal de focus vooral liggen op het ondersteunen dan wel nuanceren of zelfs verwerpen van de visie van Den Heijer.

Voordat we in hoofdstuk drie ingaan op het leven en werken aan boord van de slavenschepen van de MCC, zal in het volgende hoofdstuk eerst een korte ontstaansgeschiedenis van deze compagnie gegeven worden, waarbij de ontwikkeling van de slavenhandel centraal zal staan. Daarbij gaat dit hoofdstuk ook in op de handelingen die men moest verrichten om een schip uit te reden en wordt onderzocht hoe de bemanning geworven werd en waar zij vandaan kwam. Het hoofdstuk eindigt met de instructies die kapiteins meekregen voordat het schip uitgereed werd.

⁵² N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815* (London 2004) 402-403.

⁵³ Earle, *Sailors*, 161-162.

Hoofdstuk 2: Klaar om ‘in zee te lopen’

In de beginjaren van de achttiende eeuw klaagden enkele vermogende kooplieden dat de koopvaardij en de zeevaart van de stad Middelburg waren verwaarloosd tijdens de Spaanse Successieoorlog. Als oorzaak voor deze verwaarlozing droegen zij de commissievaart aan. Deze bracht tijdens de Spaanse Successieoorlog grote winsten op, maar zorgde er ook voor dat er minder geïnvesteerd werd in de reguliere handelsvaart. Nadat de Successieoorlog met de Vrede van Utrecht in 1713 ten einde kwam, bleek dat een groot deel van de handel verplaatst was naar het gewest Holland. Dit was de vermogende kooplieden een doorn in het oog. Daarom stelden zij een plan op om de Zeeuwse koopvaardij en zeevaart weer te laten groeien. In dat plan stelden zij voor om de grote winsten die met de commissievaart waren behaald te investeren in een nieuw op te richten Compagnie van Commerce.⁵⁴

Op 13 juli 1720 verleende het stadsbestuur van Middelburg toestemming tot de oprichting van de Compagnie van Commerce. Er werden vijf vertegenwoordigers van de Middelburgse economische en politieke elite aangesteld, die belast waren met het toezicht op de kapitaalinschrijving. Het doel van deze kapitaalinschrijving was om tien miljoen gulden bijeen te brengen om daarmee dertig bewapende schepen uit te rusten. Binnen een maand sloot de inschrijving voor de compagnie en waren er 587 inschrijvingen. Zo voorspoedig als het in het begin ging, zo moeizaam ging het daarna. In het najaar van 1720 was nog maar een klein deel van het ingeschreven kapitaal gestort. Dit zorgde voor liquiditeitsproblemen, omdat er al schepen waren aangekocht en omdat het personeel betaald moest worden. De directie van de MCC deed een dringende oproep aan de intekenaars om aan hun betalingsverplichting te voldoen. Verschillende intekenaars bleken echter niet in staat om aan hun verplichtingen te voldoen, of wilden niet aan de verplichtingen voldoen. Dit leidde ertoe dat er in 1723 van de 587 intekenaars nog maar 368 over waren.⁵⁵

De oprichting van de MCC verliep niet zonder slag of stoot. De nieuwe Middelburgse handelsmaatschappij was opgericht, maar van een solide organisatie was de eerste jaren nog geen sprake. In de tweede helft van de jaren twintig van de achttiende eeuw nam de organisatiestructuur steeds vastere vormen aan. Zoals in de herziene reglementen van 1729 was vastgesteld, bestond de directie uit zes personen. Deze zes directeuren werden door de hoofdparticipanten bij meerderheid gekozen. Om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken, had

⁵⁴ C. Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel, de Middelburgse Commerce Compagnie* (Middelburg 2000) 17.

⁵⁵ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 28-29.

de MCC de organisatiestructuur van de VOC gekopieerd. Dit hield in dat de directeuren waren verdeeld over drie departementen. Dit waren het departement van koopmanschappen, het departement van de equipage en het departement van de thesaurie, waar de financiën werden beheerd.⁵⁶

De algemene opdracht die de MCC bij haar ontstaan had gekregen, hield de bevordering van de handel en scheepvaart in Middelburg in. Vanuit Middelburg werd er legaal handel gedreven met voornamelijk Europese bestemmingen. Dit kwam doordat veel bestemmingen buiten Europa onder het octrooi van de VOC of WIC vielen. De enige uitzondering hierop was de goederenhandel op Amerika. Over deze goederenhandel moest echter wel recognitie worden betaald aan de WIC. De goederenhandel van de MCC bestond uit het vervoer van producten binnen Europa, de walvisvaart en de kaapvaart. Naast deze legale handel ontstond er illegale handel, zoals de handel op de Spaanse koloniën. Vanaf 1730 kwam er een eind aan het handelsmonopolie van de WIC. De MCC maakte van deze gelegenheid gebruik en verwierf zich een vooraanstaande plaats bij de slavenhandel. Vanaf dat moment reedde de MCC schepen uit voor de goederenhandel en slavenhandel op Afrika.⁵⁷ Gezien het onderwerp van dit onderzoek wordt er verder niet op de goederenhandel van de MCC ingegaan.⁵⁸

De slavenhandel van de MCC was georganiseerd in een driehoekshandel, waarbij producten uit Europa werden geëxporteerd naar de Afrikaanse kust. Daar ruilden ze deze goederen voor Afrikaanse slaven, die ze vervolgens over de Atlantische Oceaan naar Amerika transporteerden. In Amerika werden de slaven of op een veiling, of uit de hand verkocht. De MCC ontving voor de verkochte slaven West-Indische producten, zoals suiker, koffie, cacao en tabak, of wisselbrieven. Deze wisselbrieven werden bij aankomst in Nederland verzilverd. Het complexe aan de driehoekshandel was dat het schip voor elk deel van de reis anders ingedeeld moest worden. Op het eerste en laatste gedeelte van de reis moest er voldoende laadruimte zijn voor de producten. Voor de middenpassage, de reis tussen West-Afrika en Amerika, waren er slavenverblijven nodig. Doordat het reisschema van de slavenschepen enigszins complex was, duurde het ook lang voordat een slavenschip uitgereed kon worden.⁵⁹

Allereerst kostte de uitrusting van het schip en de proviandering veel tijd. Onder de uitrusting van het schip viel het cargazoën, wat bestond uit tientallen verschillende producten. Het belangrijkste exportproduct dat als ruilwaar werd gebruikt in Afrika was textiel. Dit

⁵⁶ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 35-39.

⁵⁷ P.C. Emmer, 'De laatste slavenreis van de Middelburgsche Commercie Compagnie', *Economisch- en sociaalhistorisch jaarboek* 33 (1971) 72-123, aldaar 73.

⁵⁸ Voor informatie over de goederenhandel van de MCC: Ruud Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 71-90.

⁵⁹ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 93.

product maakte ongeveer de helft van de lading uit. Een kwart tot een derde van de lading bestond uit buskruit en verschillende soorten vuurwapens. Andere producten waren sterke drank, vuurstenen, tabakspijpen, trompetten, koperen ketels, spiegeltjes, tinnen en aardewerken kommen en verschillende soorten glaskralen.⁶⁰ Ook bij de vijf onderzochte slavenreizen komen bovengenoemde producten terug in de cargazoelijsten. Zo hadden deze schepen een grote variatie aan soorten textiel bij zich, variërend van grote witte lakens tot rode of blauwe mantels met goud, zogenaamde ginggans, beschilderde chits, en het guinees. Opvallend aan deze cargazoelijsten was verder dat er maar weinig spiegeltjes en kralen terug te vinden waren. Bij de *Middelburgs Welvaren* stonden deze niet op de lijst, en bij de *Drie Gezusters*⁶¹ en de *Philadelphia* stonden maar kleine hoeveelheden spiegels en kralen op de lijst. De hoeveelheid buskruit die meegenomen werd, varieerde ook sterk. Zo kreeg de *Drie Gezusters* veel vaten buskruit mee, terwijl de *Middelburgs Welvaren* bijna de helft minder buskruit meekreeg. Bij de *Middelburgs Welvaren* werd er weer meer textiel meegenomen dan bij de *Drie Gezusters*. Een conclusie op basis van deze gegevens is dat de samenstelling van de cargazoenen van de onderzochte schepen ongeveer overeenkomt met de samenstelling van de cargazoenen zoals deze in literatuur terug te vinden is. De ene keer werd er wat meer textiel meegenomen, en de andere keer iets meer buskruit. Dit hing ook af van de vraag. Grote verschillen kwamen echter niet naar voren in de cargazoelijsten van de onderzochte schepen.⁶¹

Over de proviandering moest goed worden nagedacht. Voor de middenpassage was extra voedsel nodig, omdat de bemanning dan ongeveer twee- tot driehonderd slaven moest voeden. Hoewel vers water en vers voedsel als groente en fruit in Afrika werden ingekocht, werd de grootste hoeveelheid voedsel al in Nederland ingeladen. Dit voedsel bestond voor het belangrijkste deel uit gedroogde vis, gerookt vlees, brood, bonen, gort en kaas.⁶²

Naast het inladen van de cargazoengoederen en het proviand, kostte het bemannen van een slavenschip veel tijd. Voor een slavenschip waren gemiddeld 36 opvarenden nodig, onderverdeeld in opperofficieren, onderofficieren of specialisten en het scheepsvolk. Met de opperofficieren werden de kapitein, opperstuurman, onderstuurman en derdewaak bedoeld. Onder de onderofficieren vielen de opper- en ondermeester, opper- en ondertimmerman, bootsman, zeilmaker, opper- en onderkuiper, kok en korporaal. Het scheepsvolk bestond uit

⁶⁰ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 145-146.

⁶¹ Zeeuws Archief (ZA), Archief Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) 332.2, Cargazoelijst *Drie Gezusters*; MCC 799.2, Cargazoelijst *Middelburgs Welvaren*; MCC 942.2, Cargazoelijst *Philadelphia*; MCC 1390.2, Cargazoelijst *Zanggodin*; MCC 857.2, Cargazoelijst *Nieuwe Hoop*.

⁶² Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 150.

tien tot achtentwintig matrozen, één tot acht oplopers of jongmatrozen en één tot acht scheepsjongens.⁶³

Als eerste werd vaak maanden van tevoren de kapitein in dienst genomen. Dit was nodig omdat hij nauw betrokken was bij de uitrusting van het schip en het aanstellen van de rest van de bemanning. Hij moest een goede zeeman zijn en in staat zijn om een eventueel lastige bemanning in bedwang te houden. Daarnaast was het van belang dat de kapitein een goede zakenman was en op de Afrikaanse Westkust de juiste tussenpersonen kon inschakelen. De MCC stelde in totaal 46 kapiteins aan voor de 113 reizen die hun slavenschepen ondernamen. Van deze kapiteins kwamen er 36 uit Zeeland, waarbij Vlissingen en Middelburg met respectievelijk 17 en 11 kapiteins tot de voornaamste leveranciers hoorden.⁶⁴ Dit beeld komt overeen met de vijf slavenreizen die in dit onderzoek centraal staan. Van de kapiteins die op deze vijf schepen voeren, kwamen er vier uit Zeeland en een uit Zuid-Holland.⁶⁵

Nadat de kapitein was aangesteld, werden de officieren en specialisten aangenomen. Vooral het selecteren van goede timmerlieden aan boord van de slavenschepen was een tijdrovende klus. Zij waren onder andere nodig voor het timmeren van de slavenverblijven als het schip voor de Afrikaanse kust lag. Dat het selecteren van goede timmerlieden niet eenvoudig was, blijkt ook uit de monsterrollen. Van de negen⁶⁶ timmerlieden kwamen er maar drie uit de Republiek. De overige zes kwamen uit de hedendaagse landen België, Denemarken, Duitsland, Italië en Zweden. Ook de selectie van bekwame chirurgijns vergde veel tijd. Zij waren nodig voor de keuring van de slaven vlak voor de aankoop in Afrika en de verzorging van de bemanning en slaven tijdens de reis.⁶⁷

Nadat de officieren en specialisten waren aangesteld, werd het overige scheepsvolk geworven. Dit gebeurde in eerste instantie lokaal door middel van aanplakbiljetten en een stadsomroeper. Als er in Middelburg of Vlissingen te weinig zeevarenden te vinden waren, schreven de directeuren naar correspondenten in Amsterdam of Rotterdam om daar scheepsvolk aan te nemen. Daarnaast zond de MCC soms een officier van het te bemannen schip naar Amsterdam om daar bemanning te werven of sloot zij een contract af met een ronselaar, die tegen een vergoeding bemanningsleden wist te werven.⁶⁸ In totaal hebben 3288

⁶³ J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade: 1600-1815* (Cambridge 1990) 153-154.

⁶⁴ L.R. Priester, *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1569-1863* (Middelburg 1987) 102-104.

⁶⁵ ZA, MCC 331, Monsterrol *De Drie Gezusters*; MCC 797, Monsterrol *Middelburgs Welvaren [2]*; MCC 940, Monsterrol *Philadelphia*; MCC 1389, Monsterrol *Zanggodin*; MCC 856, Monsterrol *Nieuwe Hoop*.

⁶⁶ Op vier schepen voeren een opper- en een ondertimmerman mee. Alleen de *Zanggodin* had maar één timmerman aan boord.

⁶⁷ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 93.

⁶⁸ Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 113.

mannen verdeeld over 113 slavenreizen de monsterrol getekend. Van deze mannen kwam 42 procent uit Zeeland, 23 procent uit de rest van de Republiek en 35 procent uit het buitenland.⁶⁹

Tabel 1: Absolute en relatieve frequentieverdeling herkomst bemanningsleden slavenschepen MCC

Schip	Zeeland	Rest Republiek	Buitenland	Totaal
<i>Drie Gezusters</i>	13	8	17	38
<i>Middelburgs Welvaren</i>	21	6	7	34
<i>Philadelphia</i>	19	0	22	41
<i>Zanggodin</i>	8	9	11	28
<i>Nieuwe Hoop</i>	8	14	15	37
Totaal	69	37	72	178
Percentage	39%	21%	40%	100%

Bron: ZA, MCC 331, Monsterrol *Drie Gezusters*; MCC 797, Monsterrol *Middelburgs Welvaren*[2]; MCC 940, Monsterrol *Philadelphia*; MCC 1389, Monsterrol *Zanggodin*; MCC 856, Monsterrol *Nieuwe Hoop*.

De herkomst van de bemanningsleden die deelnamen aan de onderzochte slavenreizen verschilt een paar procent in vergelijking met het totaal aantal bemanningsleden dat voor de MCC op een slavenschip gevaren heeft. In tabel 1 is te zien dat uit Zeeland en de rest van de Republiek respectievelijk drie en twee procent minder bemanningsleden kwamen, terwijl het aantal buitenlandse bemanningsleden vijf procent hoger lag in vergelijking met de herkomstpercentages van het totaal aantal bemanningsleden dat voor de MCC op een slavenschip gevaren heeft. De bemanning bestond dus uit een zeer divers gezelschap. Met zo'n allegaartje aan mensen was het volgens Emmer niet gemakkelijk om de discipline aan boord te handhaven.⁷⁰

De MCC wilde het risico op slavenopstanden en mouterij zo klein mogelijk maken, aangezien er anders al snel financiële schade werd geleden. Om dat te bereiken had de MCC een document opgesteld dat door de hele bemanning ondertekend moest worden. In dit document, dat als titel 'Artikelen en ordre' had, bevestigde de bemanning dat ze al twee maanden gage ontvangen hadden. Daarnaast beloofde de bemanning om de bevelen van de kapitein en officieren in alle gehoorzaamheid op te volgen, dagelijks hun gebeden te doen, dronkenschap te vermijden en zich tevreden te stellen met hun rantsoen eten en drinken. Op het niet naleven van deze artikelen stonden geldstraffen. Zo kostte het zes stuivers ten behoeve van de 'Zeevarenden Armen' als men niet dagelijks de gebeden deed, kostte het zes

⁶⁹ Priester, *De Nederlandse houding*, 103.

⁷⁰ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 72.

gulden als een bevel van de kapitein of officieren niet werd opgevolgd en kostte het een maand gage als een bemanningslid hevig begon te protesteren over het rantsoen eten en drinken.⁷¹

Dat deze boetes soms best hoog waren, blijkt als deze vergeleken worden met de hoogte van de gages. Het gebruikelijke salaris van de kapitein bedroeg 60 gulden. De opperstuurman, onderstuurman en derdewaak ontvingen respectievelijk 36, 30 en 24 gulden. Het salaris van de oppertimmerman en, als deze meevoer, de chirurgijn was vaak net zo hoog als dat van de opperstuurman. De andere onderofficieren en ambachtslieden verdienden tussen de vijftien en dertig gulden per maand, de matrozen verdienden twaalf gulden en de jongens verdienden tussen de zes en negen gulden.⁷²

Ongeacht hun rang, moesten alle opvarenden van een slavenschip het document Artikelen en Ordre ondertekenen. Dit komt terug bij alle vijf de in dit onderzoek opgenomen reizen. Het document dat de bemanningsleden moesten ondertekenen is in de vijfentwintig jaar die dit onderzoek omvat niet veranderd. Het is een voorgedrukt en gestandaardiseerd document, waarbij de naam van het schip, de naam van de kapitein en het reisdoel met de hand zijn geschreven. Opvallend is dat bij alle vijf schepen na de laatste alinea een aantal met de hand geschreven regels is toegevoegd. Hierin stond dat niemand, zowel kapitein, officieren als scheepsvolk, zelf handel mocht drijven met het oog op individuele winst op verbeurte van maandgelden. Ook stond daar dat de kapitein, de stuurlieden en de oppermeester geen cargazoen voor eigen rekening mochten meenemen.⁷³

Naast de Artikelen en Ordre die de hele bemanning moest ondertekenen, kregen de kapitein en de officieren nog andere instructies mee, namelijk de algemene of generale instructie en de particuliere instructie. Deze instructies zijn door de jaren heen echter niet hetzelfde gebleven, hoewel ze in grote lijnen wel op hetzelfde neerkwamen. De generale instructie die kapitein Wilton van de *Nieuwe Hoop* in 1775 meekreeg, zag er anders uit dan de instructie die kapitein Stam van de *Drie Gezusters* in 1755 meekreeg. In de vijf onderzochte reizen is wat dat betreft een tweedeling te zien. Daar waar kapitein Stam van de *Drie Gezusters* en kapitein Mulder van *Middelburgs Welvaren* een handgeschreven instructie meekregen, kregen de andere drie kapiteins een gestandaardiseerde en voorgedrukte instructie mee, waarbij de naam van de kapitein, de naam van het schip en de bestemmingen wel met de

⁷¹ ZA, MCC 327.1, Artikelen en Ordre *Drie Gezusters*.

⁷² Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 64.

⁷³ ZA, MCC 327.1, Artikelen en Ordre *Drie Gezusters*; MCC 773, Artikelen en Ordre *Middelburgs Welvaren*[2]; MCC 889.3, Artikelen en Ordre *Philadelphia*; MCC 1366.3, Artikelen en Ordre *Zanggodin*; MCC 817, Artikelen en Ordre *Nieuwe Hoop*.

hand geschreven waren. De handgeschreven instructies die kapitein Stam en kapitein Mulder meekregen zagen er bijna hetzelfde uit wat betreft inhoud. De enige verschillen tussen deze twee instructies waren dat in de instructie van het schip *Middelburgs Welvaren* een aantal artikelen over de plaats waar de slaven gekocht moeten worden, was weggelaten en dat er aan het eind van de instructie van het schip *Middelburgs Welvaren* een artikel was toegevoegd. In dit laatste artikel stond dat als de instructies of delen van de instructies niet behoorlijk werden nagekomen, dit verhaald zou worden op de kapitein of degene die in het geval van zijn overlijden het commando voerde. De reden waarom dit artikel later is toegevoegd, is niet bekend. Wellicht duidt dit erop dat de instructies die de directeuren van de MCC meegaven aan de kapiteins niet behoorlijk werden opgevolgd. In het volgende hoofdstuk zal gekeken worden of dit in het geval van de *Drie Gezusters* het geval was. Echter moet daarbij gezegd worden dat op basis van één schip moeilijk de conclusie getrokken kan worden dat de instructies tot 1758 niet behoorlijk werden nageleefd aan boord van de slavenscheepen van de MCC. Feit is echter dat de directie zich er toe genoodzaakt zag om in de instructies op te nemen dat het de verantwoordelijkheid van de kapitein was dat de instructies goed werden nageleefd en dat de directie een mogelijke tekortkoming op de gezagvoerder zou verhalen.⁷⁴

Naast bovengenoemde verschillen in de instructies van de *Drie Gezusters* en *Middelburgs Welvaren* zijn deze verder hetzelfde. Dit valt echter niet te zeggen als je deze vergelijkt met de generale instructie die de kapiteins van de *Philadelphia*, *Zanggodin* en *Nieuwe Hoop* meekregen. Zoals eerder al gezegd, waren de instructies die deze laatste schepen meekregen voorgedrukt. Daarnaast stond er boven deze instructies dat het de ‘Generale Instructie’ betrof, terwijl er bij de *Drie Gezusters* en *Middelburgs Welvaren* alleen gesproken werd over een ‘Instructie’. Meer van belang is echter dat de instructies van de *Philadelphia*, *Zanggodin* en *Nieuwe Hoop* minimaal 25 artikelen bevatten tegenover zeventien artikelen bij de *Drie Gezusters* en *Middelburgs Welvaren*. De verklaring daarvoor is dat de particuliere instructie van de eerste twee schepen vrijwel geheel is opgenomen in de generale instructie van de laatste drie schepen. In de generale instructie stonden nu artikelen over het handhaven van de discipline, artikelen over het uitvaren en weer terugkomen in Zeeland en artikelen over wat te doen als de kapitein overleed, terwijl artikelen over de behandeling van slaven en de hoogte van de premies voor de officieren over de verkochte slaven niet meer in de generale instructie stonden.⁷⁵

⁷⁴ ZA, MCC 327.1, Instructie *Drie Gezusters*; MCC 773, Instructie *Middelburgs Welvaren*.

⁷⁵ ZA, MCC 889.3, Generale Instructie *Philadelphia*; MCC 1366.3, Generale Instructie *Zanggodin*; MCC 817, Generale Instructie *Nieuwe Hoop*.

Een aantal artikelen in de generale instructie was zoals gezegd gewijd aan het handhaven van de discipline aan boord van de slavenschepen. Elke instructie begon met een artikel waarin naar voren kwam dat de bemanning trouw moest zijn in de godsdienstoefeningen en niet mocht vloeken of zweren. Vervolgens stond er in artikel veertien dat de kapitein bij zaken van enig belang, zoals wangedrag van de bemanningsleden of problemen met het schip, de scheepsraad bijeen moest roepen. Deze scheepsraad bestond uit de kapitein, opperstuurman, onderstuurman, derdewaak en, in het geval van criminele zaken die het hele scheepsvolk aangingen, de bootsman. De scheepsraad moest de verdachte verhoren en eventueel bestraffen, waarbij er een verklaring opgesteld moest worden voor de directie van de MCC. Naast de instructie over de scheepsraad verbood artikel zeventien dat bemanningsleden zonder toestemming van de kapitein van boord mochten varen en al helemaal niet buitenboord mochten overnachten. In artikel achttien werd de kapitein bevolen om goede discipline te handhaven op zijn schip, waarbij hij zich tot een voorbeeld moest stellen voor zijn officieren, en de officieren en hij gezamenlijk een goed voorbeeld moesten zijn voor de rest van het scheepsvolk. In datzelfde artikel werd bemanningsleden verboden om aan te zetten tot mouterij, dronken te zijn en anderen te slaan. Als zij dat wel deden, liepen ze het risico om van boord gezet te worden, waarbij hun tot dan toe verdiende gage verbeurd werd ten bate van de MCC. In de volgende hoofdstukken zal onderzocht worden in hoeverre deze instructies werden opgevolgd.

Nieuw in de generale instructie van de *Philadelphia* en van de latere schepen was dat er een artikel was toegevoegd, waarin stond dat in het verleden gebleken was dat sommige leveranciers slechte goederen geleverd hadden. De kapitein werd opgedragen om een goede notitie te maken als er slechte goederen of slecht voedsel aan boord was geladen, waarbij hij moest aangeven van wie de goederen afkomstig waren en wat eraan mankeerde. De directeuren konden dan maatregelen nemen voor volgende reizen. Een laatste opvallende toevoeging was te vinden in de generale instructie van de *Nieuwe Hoop*. Hierin werd het de kapitein verboden om de scheepssloep te verkopen, waarbij gedreigd werd met een boete van 300 gulden. Zeer waarschijnlijk zal deze toevoeging het gevolg zijn van een eerder incident, waarbij een kapitein de scheepssloep verkocht. Echter, tijdens dit onderzoek is hierover niets teruggevonden in de archieven.⁷⁶

De particuliere instructie van de *Philadelphia* en van de latere schepen was door de gewijzigde generale instructie ook veranderd. Deze instructie was korter dan voorgaande

⁷⁶ ZA, MCC 889.3, Generale Instructie *Philadelphia*; MCC 1366.3, Generale Instructie *Zanggodin*; MCC 817, Generale Instructie *Nieuwe Hoop*.

particuliere instructies, doordat veel artikelen waren opgenomen in de vernieuwde generale instructie. Daartegenover stond dat een aantal artikelen, die bij de *Middelburgs Welvaren* nog in de generale instructie stonden, bij de *Philadelphia* in de particuliere instructie stonden. Daarbij ging het om artikelen over de aankoop en behandeling van slaven, over het verbod voor de kapitein en officieren om slaven voor eigen rekening te kopen, over de hoogte van de premie die de officieren kregen bij elke verkochte slaaf in de koloniën en over het percentage van de winst dat bij aankomst in Zeeland uitgekeerd zou worden aan de officieren.⁷⁷ Evenals de generale instructie was deze instructie voorgedrukt, maar aan het eind van de particuliere instructie stond met de hand geschreven nog een aantal artikelen. In deze artikelen ging het vooral over wat de kapitein moest doen bij aankomst in de kolonie, bij wie hij zich moest melden en soms ook welke manier van slaven verkopen de voorkeur van de MCC had. Deze laatste informatie werd ten tijde van de hier onderzochte reizen van de *Drie Gezusters* en *Middelburgs Welvaren* in een aparte instructie geschreven, naast de particuliere en algemene instructie. Deze instructie werd de ‘Nadere Instructie’ of ‘Nadere Particuliere Instructie’ genoemd.⁷⁸

Hoewel de *Philadelphia*, *Zanggodin* en *Nieuwe Hoop* dezelfde voorgedrukte particuliere instructie meekregen, is het opvallend dat kapitein Van Sprang van de *Zanggodin* twee particuliere instructies meekreeg. De ‘Tweede Particuliere Instructie’ was hetzelfde als de particuliere instructies van de twee andere schepen, maar de ‘Eerste Particuliere Instructie’ stond daar los van. In deze laatstgenoemde instructie kreeg de kapitein de opdracht om zoveel mogelijk tanden en goud in te slaan, waarbij het lijkt alsof de inkoop van slaven minder prioriteit had. Er stond namelijk dat de kapitein als het mogelijk was ook slaven in moest slaan. Daarbij werd verwezen naar de andere particuliere instructie.⁷⁹

Nadat de bemanning compleet was, het schip was uitgerust en geproviandeerd en de kapitein vlak voor vertrek zijn instructies had gekregen, kon de reis beginnen. In de generale instructie stond beschreven dat nadat de directie van de MCC haar toestemming had gegeven, de kapitein met de eerste goede wind zee moest kiezen en zo snel mogelijk door het Kanaal moest varen zonder Engeland aan te doen. Op de reisbestemmingen van de eerdergenoemde vijf schepen en de gebeurtenissen aan boord van deze schepen zal het volgende hoofdstuk verder ingaan. Deze vijf schepen waren echter niet de eerste en enige schepen die door de

⁷⁷ ZA, MCC 889.3, Particuliere Instructie *Philadelphia*; MCC 1366.3 Tweede Particuliere Instructie *Zanggodin*; MCC 817, Particuliere Instructie *Nieuwe Hoop*.

⁷⁸ ZA, MCC 327.1, Nadere Instructie *Drie Gezusters*; MCC 773, Nadere Particuliere Instructie *Middelburgs Welvaren*.

⁷⁹ ZA, MCC 1366.3 Eerste Particuliere Instructie *Zanggodin*.

MCC werden uitgereed. Het eerste slavenschip dat door de MCC werd uitgereed, was de *Hof van Zeeland* in 1732, die via West-Afrika naar Curaçao voer en vervolgens terugkeerde in Middelburg. Deze reis duurde 22 maanden en na afloop bleek dat dit eerste experiment met de driehoekshandel voor een verlies van ruim 17.500 gulden had gezorgd. De directeuren van de MCC waagden zich de eerste paar jaar niet meer aan de driehoekshandel, omdat eerst de risico's beperkt moesten worden. Daarnaast was de slavenhandel op de Nederlandse plantagekoloniën in Amerika nog steeds voorbehouden aan de WIC. Vanaf 1740 veranderde deze situatie. De handel op Amerika werd geliberaliseerd en de WIC-ambtenaren op de Westkust van Afrika mochten slaven verkopen aan particuliere ondernemers, zoals de MCC. De MCC nam vervolgens de slavenhandel weer op en begon met het varen op contract. Dit hield in dat er van tevoren met de afzetmarkt in Amerika prijsafspraken werden gemaakt, waardoor een vaste prijs van de slaven gegarandeerd werd en ook de prijs van de retourlading vaststond. Het nadeel aan deze handelswijze was dat de directie bij het afsluiten van deze contracten nog niet wist hoe hoog de inkoopprijs op de West-Afrikaanse kust was. Daarnaast kon de MCC geen grotere winsten maken als de vrije verkoop in Amerika hogere prijzen op zou brengen. Het varen op contract leverde in de jaren veertig niet de gehoopte successen op. Daarom keerden de directeuren van de MCC na enkele jaren weer terug op het oude systeem van de vrije verkoop. Al vanaf het begin van de jaren vijftig leverde dit hogere winsten op, waarna de slavenhandel in de jaren zestig en zeventig haar hoogtepunt bereikte. Ook nationaal gezien boekte de MCC succes, aangezien de Compagnie in de jaren zestig en zeventig uitgroeide tot de grootste slavencompagnie van de Republiek.⁸⁰

Nadat in 1780 de Vierde Engelse Oorlog was uitgebroken, ging het hard achteruit met de MCC. Tijdens de oorlog werden er vijftien Nederlandse slavenschepen gekeapt door de Engelsen, waaronder zeven van de MCC. Aangezien zij door de oorlog bijna geruïneerd was, deed de MCC een beroep op het stadsbestuur van Middelburg voor een lening van honderdduizend gulden. Hiervan werden in 1783 twee slavenschepen uitgereed, maar deze reizen leverden verlies op, waardoor de MCC nog dieper in de rode cijfers dook. In 1793 klopte de MCC nogmaals bij het stadsbestuur aan voor een lening. Ditmaal ontving zij 250.000 gulden.⁸¹ Uiteindelijk heeft de MCC in de periode 1783 tot 1803 maar tien slavenschepen uitgereed, waarbij er in de laatste tien jaar maar twee afvaarten plaatsvonden.⁸² Op een enkele reis na, werden alle reizen vanaf 1783 met verlies afgesloten.

⁸⁰ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 96.

⁸¹ *Ibidem*, 111-113.

⁸² Emmer, 'De laatste slavenreis', 73.

Hoofdstuk 3: De driehoeksreizen van de MCC

Zodra het schip was uitgerust en van proviand was voorzien, kon het beginnen aan het eerste deel van de driehoeksreis. Deze driehoeksreis hield in dat het schip vanuit Europa geëxporteerde handelsgoederen op de Afrikaanse kust ruilde voor slaven. Deze slaven werden door hetzelfde schip over de Atlantische Oceaan naar Amerika vervoerd. In Amerika werden de slaven verkocht op veilingen of uit de hand. De MCC ontving wisselbrieven of West-Indische producten voor de verkochte slaven. Vervolgens voer het schip vanuit Amerika naar het vaderland, waar de verkregen wisselbrieven werden verzilverd en de West-Indische producten werden geveild.⁸³ In dit hoofdstuk wordt uitgebreider ingegaan op deze driehoekshandel. Daarbij staat de volgende vraag centraal: in hoeverre waren de vijf onderzochte driehoeksreizen representatief voor het totaal aantal slavenreizen van de MCC? Deze vraag wordt beantwoord met informatie uit het archief van de MCC over de reizen van de voor dit onderzoek onderzochte schepen. Deze informatie vergelijk ik met de informatie die in diverse literatuur naar voren komt over de driehoekshandel van de MCC. Door overeenkomsten en verschillen op te schrijven tussen de vijf onderzochte reizen en het algemene beeld dat in de literatuur geschetst wordt van de driehoeksreizen, wil ik duidelijk maken dat de vijf onderzochte reizen niet op zichzelf staan, maar representatief zijn voor de slavenhandel van de MCC.

Aanmonsteren op een slavenschip betekende een lange afwezigheid uit de Nederlanden. Gemiddeld deden de slavenschepen van de MCC achttien maanden over de driehoeksreis. De kortste driehoeksreis komt op naam van de *Jonge Willem*, die van 15 januari 1771 tot 26 december van datzelfde jaar weg was. De langste reis komt op naam van de *Vergenoegen*, die in de periode 1793-1797 45 maanden bezig was met de driehoeksreis.⁸⁴ De gemiddelde duur van de driehoeksreizen van de vijf onderzochte schepen verschilt niet veel van de gemiddelde duur van alle slavenschepen van de MCC. De vijf onderzochte schepen deden gemiddeld zo'n negentien maanden over de driehoeksreis. Daarvan deed de *Drie Gezusters* het kortst over de reis door ruim veertien maanden van huis te zijn en deed de *Nieuwe Hoop* het langst over de reis door bijna 23 maanden onderweg te zijn.

In het vervolg van dit hoofdstuk zullen de verschillende reisdelen van een driehoeksreis in chronologische volgorde aan de orde komen. De reisdelen die behandeld worden zijn de reis

⁸³ Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 149.

⁸⁴ W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II', *Economisch-Historisch Jaarboek* 28 (1958-1960) 3-148, aldaar 36.

van Nederland naar Afrika, het varen voor de Afrikaanse kust, de middenpassage van Afrika naar Amerika, het verblijf in de West, de thuisreis van Amerika naar Nederland en de terugkomst in Nederland. Hierbij zullen thema's als slavenopstanden, mishandeling, desertie en mortaliteit slechts zijdelings aan bod komen. Deze thema's worden in het volgende hoofdstuk besproken.

De reis van Nederland naar Afrika

De slavenschepen van de MCC zeilden vanaf Rammekens de Westerschelde uit richting zee. Bij het passeren van de stad Vlissingen werden nog enkele saluutschoten gelost. Om zo veilig mogelijk 'in zee te lopen', kregen de schepen een loods aan boord. Deze loodste het schip via de vaargeul 'de Deurloo' tussen de zandbanken in de Westerschelde door, totdat het schip bij het passeren van de laatste ton in zee liep. In de brieven van de gezagvoerders aan de directeuren evalueerden de kapiteins soms de verrichtingen van de loods en schreven ze op wanneer deze van boord vertrok. De directeuren wisten dan meteen of de loods zijn werk goed had verricht en of de kapiteins tevreden waren over het werk van de loods.⁸⁵ Ook de inwoners van Middelburg werden op de hoogte gehouden van het uitzeilen van een slavenschip. Zo stond vlak na het uitzeilen van de *Philadelphia* in de *Middelburgsche Courant* dat 'den 17. Dezer is uitgezeild het Schip de *Philadelphia*, Capt. Flip Verdonk, naar Guinée'.⁸⁶

Nadat het schip in zee was gevaren, voer het via Het Kanaal naar de Atlantische Oceaan. Dit deed het schip vaak zelfstandig of in gezelschap van een ander vaartuig. Het kwam maar zelden voor dat het schip in konvooi voer. Dit gebeurde bijvoorbeeld als er internationale spanningen waren, zoals in de aanloop naar de Vierde Engelse Oorlog.⁸⁷ Bij de vijf onderzochte reizen was hier echter geen sprake van. Hierbij wisselde het wel of het schip alleen voer, of in gezelschap van een ander vaartuig. Zo voer zowel de *Drie Gezusters* als de *Middelburgs Welvaren* in gezelschap van twee Oost-Indiëvaarders uit. De *Philadelphia*, de *Zanggodin* en de *Nieuwe Hoop* voeren zelfstandig uit.

Op de Atlantische Oceaan gekomen, voer het schip zuidwaarts. Een groot aantal schepen voer naar de zogenoemde kust van Guinea. Dit gebied strekte zich uit van het huidige Senegal tot aan Kameroen. De kust van Guinea werd in de achttiende eeuw onderverdeeld in de kustgebieden Grein-, Ivoor-, Goud- en Slavenkust. De Grein- en Ivoorkust samen werden ook

⁸⁵ ZA, MCC 774, Brief van gezagvoerder *Middelburgs Welvaren* aan directeuren, 19 oktober 1758.

⁸⁶ *Middelburgsche courant*, 22 oktober 1763, geraadpleegd op 10 december 2015.

⁸⁷ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 93.

wel de Bovenkust genoemd. Echter, er waren ook schepen die in één keer doorvoeren naar het zuidelijker gelegen Angola. Hoewel de slaven uit Angola minder gewild waren in Suriname, bleek dat de inkoop van slaven een stuk sneller ging. Daar waar de schepen voor de kust van Guinea gemiddeld zeven maanden nodig hadden om slaven in te kopen, deed een schip in Angola hier gemiddeld vijf maanden over.⁸⁸ Van 108 slavenreizen waarover voldoende gegevens bekend zijn, voeren 66 schepen naar de kust van Guinea, terwijl er 29 schepen in één keer doorvoeren naar de kust van Angola. Van de overige schepen voeren er twee naar zowel naar de kust van Guinea, als naar de kust van Angola en is van elf schepen alleen bekend dat ze naar Afrika voeren, waarvan vermoedelijk het grootste deel naar de kust van Guinea voer.⁸⁹ Met betrekking tot de reizen van de onderzochte schepen voeren de *Philadelphia* en de *Middelburgs Welvaren* rechtstreeks naar de kust van Angola, met als bestemming Malembo. De andere drie schepen begonnen met handel drijven op de Greinkust. Dit is dus redelijk in overeenstemming met het algemene beeld van de MCC.

De reis van Europa naar Afrika werd door de schepen van de MCC gemiddeld in twee tot drie maanden afgelegd.⁹⁰ Van de onderzochte schepen deden de *Middelburgs Welvaren* en de *Philadelphia* hier langer over. De oorzaak hiervoor lag in het feit dat deze schepen in één keer doorvoeren naar de kust van Angola. Zij moesten dus een langere afstand overbruggen. Beide schepen deden er uiteindelijk ruim drieënhalve maand over om vanuit Europa naar Afrika te zeilen. De andere drie schepen deden er ongeveer drie maanden over om vanuit Europa naar de kust van Guinea te varen. Dit komt overeen met het gemiddelde van alle slavenschepen van de MCC. Opvallend is hierbij nog wel dat de *Drie Gezusters* op 13 augustus 1755 is uitgevaren, maar zich door hevige storm zag genoodzaakt om terug te keren naar Vlissingen. Daar kwamen ze begin september weer aan, waarna ze pas op 17 september weer uitvoeren. Vanaf 17 september gerekend, heeft het schip dus minder dan twee maanden gedaan over de reis van Europa naar Afrika, omdat het op 11 november al ter hoogte van Kaap Monte arriveerde.⁹¹

Vlak voordat de slavenschepen op de Afrikaanse kust arriveerden, werden de timmerlieden aan het werk gezet. Zij moesten met meegenomen balken en planken de onderkomens en voorzieningen voor de slaven maken. Zowel in literatuur die algemeen schrijft over de slavenreizen van de MCC, als in journalen van de vijf onderzochte slavenreizen komt dit naar voren. Zo maakten de timmerlieden op de *Middelburgs Welvaren* een maand voor aankomst

⁸⁸ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 85.

⁸⁹ Priester, *De Nederlandse houding*, 128.

⁹⁰ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 93.

⁹¹ ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*, 11 november 1755.

in Malembo de slavenkombuis gereed.⁹² Deze slavenkombuis werd meestal op voorop het dek gebouwd met bakstenen en kalk. In het journaal van de *Philadelphia* wordt beschreven dat op 12 februari de kalkvaten uit het ruim werden gehaald, waarna de bemanning op 15 februari begon met het metselen van de slavenkombuis.⁹³ In de slavenkombuis bereidde de kok tweemaal per dag het voedsel voor de slaven.⁹⁴ Naast de slavenkombuis bouwden de timmerlieden de onderkomens voor de slaven. Zo meldt het journaal van de *Nieuwe Hoop* dat, terwijl het schip voor de kust van Afrika zeilde, de timmerlieden het ‘vrouwslavenhuis’ aan stuurboord maakten. Ook het journaal van de *Philadelphia* meldt dit in bijna dezelfde bewoordingen. Daar staat dat de timmerman zo’n maand voordat het schip in Malembo arriveerde, ‘het hout van de tent’ klaar ging maken, waarna hij negen dagen later ‘het slavenhuis achterop aan stuurboordzijde’ maakte.⁹⁵ De slavenhuizen waren vertrekken waar de slaven overdag konden verblijven. Voor de vrouwen werd achterop het schip de zogenaamde tent gebouwd. Deze tent bevond zich bovenop de schans. Voor de mannen werd een slavenhuis op het kuildek gebouwd. Zij waren daardoor gescheiden van de vrouwen.

Dat de slavenhuizen en de slavenkombuis niet de enige aanpassingen waren aan een slavenschip, bleek toen de schepen in Amerika lagen. In het journaal van de *Middelburgs Welvaren* kwam naar voren dat nadat de slaven verkocht waren, de bemanning de vertrekken en voorzieningen voor de slaven afbrak. Tussendeks haalden ze ‘de beddingen en het schot’ weg en ze haalden ook het ‘schot op het dek’ weg.⁹⁶ ’s Nachts moesten de slaven tussendeks slapen. De mannen werden in het bedompte en lage tussendek onder het kuildek ondergebracht en aan elkaar vastgeketend. De vrouwen sliepen in het tussendek in het achterschip. Aangezien de vrouwen en de mannen gescheiden moesten slapen, was er op het tussendek een schot geplaatst. Ook op het kuildek werd een schot geplaatst. Dit schot moest ervoor zorgen dat de slaven niet op het achterdek konden komen. Het schot diende zowel als bescherming voor de bemanning, als om de mannen en vrouwen gescheiden te houden. Aangezien het journaal alleen meldde dat de beddingen en schotten werden weggebroken en niet dat deze op de heenreis van Europa naar Afrika gemaakt werden, is het ook mogelijk dat de beddingen en schotten al aanwezig waren bij vertrek uit Middelburg. In geen van de

⁹² ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 12-18 december 1758.

⁹³ ZA, MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 12-15 februari 1764.

⁹⁴ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 97.

⁹⁵ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 2 november 1775; ZA, MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 11-20 januari 1764.

⁹⁶ ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 7-9 juni 1759.

journalen of overige archiefstukken heb ik aanwijzingen kunnen vinden dat deze ruimte op de heenreis voor iets anders in gebruik was.⁹⁷

Voor de kust van Afrika

Gearriveerd op de kust van Afrika, kon het handelen beginnen. De manier waarop handel werd gedreven verschilde. Dit had alles te maken met de plaats waar het schip slaven inkocht. De schepen die handel dreven op de kust van Guinea, moesten vaak maandenlang langs de kust heen en weer varen. Vooral de Bovenkust was een uitdaging. Daar waren nauwelijks goede landingsplaatsen en natuurlijke havens. Kapiteins en stuurlieden konden daardoor slecht van hun schip af om handel te drijven. Als het schip voor de kust lag, dan werd er ‘een schot naar de wal voor de negers’ gedaan.⁹⁸ Daarna was het afwachten of er Afrikaanse makelaars met slaven op het schip afkwamen. Zij kwamen in kano’s door de branding geroeid en hadden vaak een à twee slaven bij zich. Nadat een touw ladder was neergelaten, klommen de handelaren met hun slaven aan boord. Daar werden de slaven gekeurd door de kapitein of eerste stuurman en de scheepsarts. Werd een slaaf goed bevonden, dan begon het onderhandelen over de prijs. Echter, niet alle slaven werden goed bevonden of gekocht. Het kwam voor dat een makelaar met zijn slaven onverrichter zake terug moest, omdat zijn slaven te oud waren of dat hij een te hoge prijs vroeg. Zo kwamen er op 18 december 1775 makelaars met slaven aan boord van de *Nieuwe Hoop*, maar deze slaven werden niet gekocht vanwege de ouderdom.⁹⁹ Twintig jaar eerder werden ook op de *Drie Gezusters* niet alle aangeboden slaven gekocht. Op 25 november 1755 kwam er een kano aan boord met kinds slaven. Deze werden echter niet gekocht, ‘omdat tweemaal de waarde van de slaven gevraagd werd’.¹⁰⁰

De meeste schepen die op de Bovenkust handelden, voeren na verloop van tijd verder naar de Goud- en Slavenkust. Daar konden de Europeanen wel van hun schip af. Dat kwam doordat daar veel betere landingsplaatsen waren en doordat er verspreid over de Goudkust zo’n 25 belangrijke Europese forten lagen.¹⁰¹ Een bekend Nederlandse fort was Fort Elmina. Nadat de slavenschepen een tijd lang langs de Bovenkust hadden gevaren om slaven in te kopen, begon de tijd te dringen. De kapitein moest dan de beslissing nemen of hij nog een keer langs de Bovenkust wilde varen, meer naar het zuiden wilde varen richting Gabon en

⁹⁷ S.E. Smallwood, *Saltwater Slavery: a Middle Passage from Africa to American Diaspora* (London 2007) 76; Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 39.

⁹⁸ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 19 november 1775.

⁹⁹ Ibidem, 18 december 1775.

¹⁰⁰ ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*, 25 november 1755.

¹⁰¹ Priester, *De Nederlandse houding*, 127.

Angola of dat hij naar één van de forten op de goudkust voer. Bij de forten was namelijk vaak een lading slaven aanwezig. Echter, deze slaven kostten vaak meer dan de slaven die ze langs de Bovenkust inkochten. De WIC rekende namelijk twintig gulden hoofdgeld voor haar makelaarsrol. De kapitein moest dan de afweging maken of hij nog langer in Afrika wilde blijven, waarbij de kans op ziekte en mortaliteit onder de slaven en bemanning steeds hoger werd. Of dat hij naar een fort voer om daar een lading slaven in te nemen en vervolgens door te varen naar Amerika.¹⁰²

Bij de onderzochte schepen die op de Bovenkust handelden, viel op dat de *Drie Gezusters* vijf maanden lang langs de Bovenkust voer en op een aantal plekken voor de Bovenkust voor anker gelegen heeft. In deze vijf maanden zijn er in totaal 234 slaven gekocht, waarvan er bij vertrek naar Amerika zes overleden zijn. In vergelijking met de gemiddelde duur van een slavenreis, waarbij er gehandeld werd op de Bovenkust, heeft dit schip twee maanden korter voor de kust van Afrika gelegen.¹⁰³

De *Nieuwe Hoop* is een voorbeeld van een slavenschip dat eerst langs de Bovenkust voer om slaven in te kopen. Daar werden 159 slaven ingekocht. Vervolgens voer het schip verder langs de Goudkust. Daar brachten makelaars in kano's nog negentien slaven aan boord. Intussen was er begin april 1776 een briefwisseling geweest met de heer De Klerk van Fort Moure, met als doel om het schip 'af te slaven'. In de brieven werd afgesproken dat de heer De Klerk het restant van de cargazoengoederen af zou nemen in ruil voor slaven en vierduizend gulden aan wissels. Halverwege de maand mei kwam het schip aan bij Fort Moure en werd de opperstuurman naar het fort gestuurd om te kijken 'of de slaven ontvangbaar waren'. Dit bleek zo te zijn, want op 23 mei kwamen er tachtig slaven aan boord. Daarmee kwam het totaal aan ingekochte slaven op 258, waarvan er vijf slaven overleden waren voor de kust van Afrika. Het schip was nu 'afgeslaafd', zodat de oversteek van Afrika naar Amerika kon beginnen. De handelsperiode in Afrika duurde zeven maanden, wat overeenkomt met de gemiddelde tijd die slavenshippen op de Bovenkust kwijt waren aan het inkopen van de slaven.¹⁰⁴

Het derde schip dat begon met handelen op de Bovenkust, de *Zanggodin*, week het meest af van de andere slavenreizen en is daardoor het minst representatief voor de slavenreizen van de MCC. In het vorige hoofdstuk bleek al dat dit schip twee particuliere instructies meekreeg. De ene particuliere instructie kwam overeen met de instructies die de andere schepen

¹⁰² Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 84; Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 97. Smallwood, *Saltwater Slavery*, 86-87.

¹⁰³ ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*, 17 april 1756.

¹⁰⁴ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 23 mei 1776.

meekregen, namelijk instructies betreffende het inkopen en de behandeling van de slaven. De andere particuliere instructie was echter heel anders. Hierin kreeg de kapitein de opdracht om zoveel mogelijk tanden en goud in te slaan. De prioriteit van dit schip lag niet bij het inkopen van zoveel mogelijk slaven, maar bij het inkopen van zoveel mogelijk goud en ivoor. Dit bleek ook uit het journaal van de *Zanggodin*. Het schip begon vanaf 14 december 1768 met handelen op de Bovenkust. Daar werden zowel slaven, als ‘tanden en crevellen’¹⁰⁵ ingekocht. Echter, na een maand handelen voer de *Zanggodin* naar Kaap Lahoe op de Ivoorkust. Daar lag de *Nieuwe Hoop* onder leiding van kapitein Jacob Bouque. De zestien slaven die de *Zanggodin* tot dan toe had gekocht, werden overgedragen aan kapitein Bouque. Als vergoeding voor de zestien slaven kreeg de *Zanggodin* 67 tanden en 210 crevellen.¹⁰⁶

Vanaf de Ivoorkust zeilde het schip verder langs de Goud- en Slavenkust. Daar laadde het schip wat goud in. Aangezien daar verder ‘weinig negotie’ was, besloot kapitein Jan van Sprang om over te steken naar de rivier van Gabon. De *Zanggodin* voer op dat moment ruim vier maanden langs de kust van Afrika. In de rivier van Gabon kwam het schip ten anker. De onderstuurman werd met twee matrozen en cargazoengoederen naar de wal gestuurd ‘om deselven in slaven of tanden te negotiëren’. Zij handelden op de wal vanuit een onderkomen waar de handelsgoederen werden opgeslagen. Op het schip werd vervolgens de één na de ander ziek. Op een gegeven moment was het zelfs zo erg dat alleen de kok, de kuiper, de smid, de bootsmansmaat, twee matrozen en de scheepsjongens nog op het dek waren. De rest van de opvarenden lag ziek in hun kooi. Doordat er zoveel manschappen ziek waren, nam de kapitein ‘vier negerjongens in dienst’. De situatie aan boord bleef zorgelijk, met als gevolg dat op 16 september 1769 de scheepsraad bijeenkwam. Op dat moment waren er namelijk al zeven bemanningsleden overleden en lagen er nog drie ziek in hun kooi. De scheepsraad besloot om de resterende goederen te verhandelen tegen ofwel ‘tanden, wasch of slaven dat wij best konden bekomen’. Het uiteindelijke resultaat van de handel was dat op 14 oktober 67 slaven, 583 tanden en 817 crevellen ingeladen waren. Uiteindelijk vertrok het schip na ruim tien maanden voor de kust van Afrika gehandeld te hebben, op 27 oktober vanuit de rivier van Gabon met 46 slaven, 583 tanden en 817 crevellen. Er gingen minder slaven mee op de oversteek naar Amerika, omdat er op 18 oktober een slavenopstand was geweest. Deze slavenopstand zal in het volgende hoofdstuk uitvoeriger besproken worden.¹⁰⁷

¹⁰⁵ ZA, MCC 1385, Journaal *Zanggodin*, 31 december 1768. (Tanden zijn grote slagatanden en crevellen zijn kleine slagatanden.)

¹⁰⁶ Ibidem, 25 en 26 januari 1769.

¹⁰⁷ Ibidem, 27 oktober 1769.

Het handeldrijven in Gabon verliep heel anders dan het handeldrijven voor de kust van Guinea. Daar waar voor de kust van Guinea Afrikanen met hun handelswaar in kano's naar de schepen voeren en de handel vooral aan boord van de schepen plaatsvond, vond de handel in Gabon aan land plaats. Dit laatste gold ook voor de slavenhandel in Angola. Om succesvol te kunnen handelen, bouwde de bemanning een loge, kocht deze van een Afrikaanse makelaar of nam een loge over van een vertrekkende slavenhaler. De loge was een houten hut, die vaak verdeeld was in twee ruimten en omheind was met een palissade van houten staken en riet. De loge 'diende als kantoor, eetplaats, opslagruimte van ruilwaar en tijdelijke gevangenis voor slaven'.¹⁰⁸

Met deze handel aan land kregen de kapiteins van de *Middelburgs Welvaren* en de *Philadelphia* te maken. Uit de stukken van beide schepen blijkt inderdaad dat ze een loge aan de wal hadden. Of de bemanning deze zelf heeft gebouwd of dat ze deze heeft overgenomen van een Afrikaanse makelaar of vertrekkende slavenhaler is niet bekend. Wel ging kapitein David Mulder van de *Middelburgs Welvaren* samen met de derdewaak en de oppertimmerman bij aankomst in Malembo aan wal om te kijken hoe de handel ervoor stond. Het meegaan van de oppertimmerman kan er op wijzen dat de *Middelburgs Welvaren* zelf een loge heeft gebouwd, maar het kan ook zijn dat de oppertimmerman een overgenomen loge ging inspecteren en zo nodig herstellen.¹⁰⁹

Hierboven is al vermeld dat de slavenscheepen van de MCC gemiddeld zo'n vijf maanden aan het handelen waren in Angola. De *Middelburgs Welvaren* deed hier een stuk korter over. Binnen tweeënhalve maand waren er 428 slaven ingekocht en vertrok het schip naar Curaçao.¹¹⁰ De *Philadelphia* van kapitein Philippus Verdonk deed vijf jaar later veel langer over het inkopen van slaven, namelijk ruim zes maanden. In het journaal klaagde kapitein Verdonk dat het handelen bemoeilijkt werd door de Fransen, omdat zij meer geld betaalden voor hun slaven dan hij. Ook kreeg hij te maken met deserterende bemanningsleden en een ongeluk met de scheepsjol. De scheepsjol met daarin zes opvarenden van de *Philadelphia* was namelijk omgeslagen in de branding. Vier van hen konden worden gered, maar twee matrozen verdronken. Na deze tegenslagen had het schip na ruim zes maanden handelen 324 slaven ingekocht, waarvan er twee waren weggelopen en dertien aan boord waren overleden.¹¹¹

Concluderend valt met betrekking tot het handelen voor de kust van Afrika te zeggen dat vier van de vijf onderzochte slavenreizen behoorlijk representatief zijn voor de slavenreizen

¹⁰⁸ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 98.

¹⁰⁹ ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 29 januari 1759.

¹¹⁰ Ibidem, 8 april 1759.

¹¹¹ ZA, MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 19 augustus 1764.

van de MCC, aangezien de cijfers en informatie van deze vier reizen redelijk overeen komen met de gemiddelden en informatie die in de literatuur over de slavenreizen van de MCC genoemd worden. De reis van de *Zanggodin* was echter afwijkend, doordat de kapitein van de *Zanggodin* bij vertrek andere instructies had meegekregen van de directeuren van de MCC.

De middenpassage

Zodra het schip was ‘afgeslaafd’, begon het aan de middenpassage. Dit was de oversteek van Afrika naar Amerika. De tijd die de schepen hieraan kwijt waren, was in vergelijking met de andere stukken van de driehoeksreis het kortst. Gemiddeld deden de slavenschepen van de MCC hier twee maanden over.¹¹² Van de vijf onderzochte schepen deden de *Drie Gezusters*, de *Philadelphia* en de *Nieuwe Hoop* ook twee maanden over de middenpassage. De *Middelburgs Welvaren* deed er maar anderhalve maand over, terwijl de *Zanggodin* drie maanden deed over de oversteek naar Amerika. Ook hierbij vertonen de onderzochte reizen geen grote afwijkingen in vergelijking met de gemiddelde reizen van de MCC.

De oversteek naar Amerika moest zo snel mogelijk worden afgelegd. Hoe langer het schip deed over de reis, hoe groter het risico was dat slaven overleden. Doordat de slaven dicht op elkaar gepakt in een kleine en vaak bedompte ruimte zaten, was de kans op de verspreiding van besmettelijke ziekten groot. Voorbeelden van veelvoorkomende ziekten waren dysenterie, pokken, scheurbeuk, tering en pleuris.¹¹³ Om de kans op ziekten tot een minimum te beperken, kregen de kapitein en de officieren instructies mee hoe ze met de slaven moesten omgaan. In deze particuliere instructie stond dat de officieren en het scheepsvolk geen slaven mochten mishandelen, dat de slaven goed onderhouden moesten worden, dat de slaven goed moesten worden nagekeken en behandeld en dat de ‘slavenketel’ goed schoongehouden moest worden.¹¹⁴ Een grote verantwoordelijkheid rustte hierbij op de schouders van de chirurgijn, in de verslagen van de MCC oppermeester genoemd. De oppermeester werd vaak geassisteerd door een ondermeester. Zij moesten ervoor zorgen dat zieke slaven op goede zorg konden rekenen en dat slaven de juiste medicijnen kregen toegediend. Om ervan verzekerd te zijn dat elk schip een goede opper- en ondermeester aan boord had, moesten zij voordat zij in dienst werden genomen een medisch examen afleggen. Daarvan moesten ze goede ‘attestatie’ overleggen aan de directie van de MCC.¹¹⁵

¹¹² Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 162.

¹¹³ Ibidem, 244.

¹¹⁴ ZA, MCC 817, Particuliere Instructie *Nieuwe Hoop*.

¹¹⁵ ZA, MCC 20, Notulen van de vergaderingen van directeuren, 6 mei 1755.

Tijdens de reis moest de oppermeester de slaven goed inspecteren. Dit had hij al gedaan bij aankoop van de slaven, maar elke morgen moest hij opnieuw naar de slaven om te kijken of ze niets mankeerden. Zieke slaven werden zoveel mogelijk gescheiden van de gezonde slaven. Echter, het was niet altijd mogelijk om alle zieke slaven af te scheiden, doordat er maar beperkt ruimte was. Het gevolg was dat men zelfs bij een besmettelijke ziekte de zieke slaven niet kon afzonderen van de gezonde slaven.¹¹⁶ De oppermeester op de *Nieuwe Hoop* probeerde dit zo goed mogelijk te doen. Nadat een jongensslaaf ziek was geworden, werd hij apart van de andere slaven in de sloep gelegd.¹¹⁷

Naast de instructie om medische zorg te verlenen aan de slaven, moest de bemanning ook aandacht besteden aan hygiëne en voeding. Als een slaaf ondervoed zou raken, verzwakte zijn weerstand en was de kans groter dat hij een ziekte opliep. Daarnaast werden verzwakte slaven minder waard. Om dat te voorkomen, probeerde men op de slavenschepen zo goed mogelijk voor de slaven te zorgen. Zo kregen de bemanning en de slaven van de *Nieuwe Hoop* op 30 januari 1776 ‘een verversing van een koebeest’ en vervolgens kregen de magere slaven aan boord van de *Nieuwe Hoop* op 26 mei 1776, vlak voor vertrek uit Afrika, vlees en brood.¹¹⁸ Sowieso werden de slaven aan boord van de *Nieuwe Hoop* goed behandeld in vergelijking met de andere slavenschepen. De gebruikelijke maaltijd van gort en bonen werd namelijk zo’n twee keer per week aangevuld met soep, tabak en pijpen. Ook kregen de slaven af en toe limoensap te drinken, wat goed werkte tegen de scheurbeuk. In de journalen van de andere schepen stond niets vermeld over extra voedsel of tabak voor de slaven.¹¹⁹

Het hierboven vermelde limoensap had nog een andere functie. Elke week werden de slavenverblijven tussendecks schoongemaakt. Dit werd zowel bij de *Drie Gezusters* in 1556 al gedaan, als ruim twintig jaar later op de *Nieuwe Hoop*. De bemanning ruimde alle viezigheid op. Vervolgens rookten zij het verblijf uit met wierook. Aan boord van de *Nieuwe Hoop* sprengden ze het dek en de slavenverblijven ook nog met limoensap. Of dit laatste op de andere schepen ook gebeurde, is niet terug te vinden in de journalen, maar wel waarschijnlijk. Terwijl de bemanning tussendecks schoonmaakte, werden de slaven op het dek gelucht. Door de vertrekken te reinigen en de slaven te luchten, hoopte de kapitein dat de slaven minder snel ziek werden als gevolg van slechte lucht.¹²⁰

¹¹⁶ M.J. Eijgenraam, ‘Menschlievendheid en eigen belang’, de behandeling van de slaven aan boord van de schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie’, offprint uit *Archief MKZGW* (1990) 13.

¹¹⁷ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 3 juni 1776.

¹¹⁸ Ibidem, 26 mei 1776.

¹¹⁹ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 55-56; Eijgenraam, ‘Menschlievendheid en eigen belang’, 11.

¹²⁰ Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 233.

Het verblijf in Amerika

Van alle slavenscheepen die voor de MCC voeren, zeilden de meesten meteen door naar Suriname. Ongeveer driekwart van alle schepen verkochten hun slaven in Paramaribo of verkochten een groot deel in Paramaribo, om vervolgens verder te zeilen naar andere Nederlandse koloniën. Een kwart van de schepen voer direct naar Berbice, Essequibo, Demerary of naar een van de Caribische eilanden.¹²¹ Deze verdeling van driekwart versus een kwart gaat niet op voor de onderzochte slavenreizen. De *Drie Gezusters* en de *Zanggodin* koersten direct naar Suriname en verkochten daar al hun slaven. De *Middelburgs Welvaren* en de *Philadelphia* koersten direct naar Curaçao. De *Nieuwe Hoop* voer in eerste instantie naar Suriname. Daar informeerde de kapitein over de prijzen die voor de slaven betaald werden. Omdat deze te laag waren en er te weinig vraag naar slaven was, voer het schip na overleg met de correspondent van de MCC in Suriname door naar Demerary en Essequibo. In Suriname werd geen enkele slaaf verkocht. Dit kwam overeen met de opdracht die de MCC in de particuliere instructie had laten opnemen, dat in geval van slechte prijzen in Suriname, het schip naar een andere Nederlandse kolonie door moest varen.¹²² De bestemmingshavens van de onderzochte schepen zijn geen verrassing als deze vergeleken worden met de andere schepen van de MCC. Volgens Unger werden de slaven die voor de kust van Guinea waren gekocht vooral naar Suriname getransporteerd en werden de slaven uit Angola vooral naar de Antillen getransporteerd. Wat betreft de bestemming in West-Indië zijn de onderzochte slavenscheepen dus representatief voor het geheel aan slavenreizen van de MCC.¹²³

De schepen die als bestemming Suriname hadden, voeren vanaf de Atlantische Oceaan de rivier van Suriname in tot aan de stad Paramaribo en kwamen voor de stad ten anker. De *Nieuwe Hoop* voer vanuit Suriname naar de rivier van Demerary, waar een loods aan boord kwam die het schip verder de rivier op hielp. De *Middelburgs Welvaren* voer de baai van Curaçao binnen, waarna het schip met een paardenlijn verder binnen werd gehaald. De *Philadelphia* kreeg echter te maken met windstilte, waardoor het niet lukte om het schip in de haven van Curaçao te krijgen. Daarop werd de sloep naar de stad gestuurd, om te vragen of het schip met andere sloepen naar binnen kon worden gesleept. Bij dit ‘boegseeren’ werd het schip met touwen aan sloepen vastgemaakt en al roeiend in de haven getrokken.¹²⁴

¹²¹ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 105.

¹²² ZA, MCC 818, Brieven van gezagvoerder *Nieuwe Hoop* aan directeuren, 1 augustus 1776; MCC 817.1, Particuliere Instructie *Nieuwe Hoop*.

¹²³ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 18.

¹²⁴ ZA, MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 23 oktober 1764.

Zodra het schip klaar lag voor de rede van de stad of in de haven, meldde de gezagvoerder zich bij de lokale autoriteiten en bij de correspondent van de MCC. Hij mocht namelijk niet meteen beginnen met het lossen van de slaven. Eerst moest schip worden gevisiteerd door daarvoor aangestelde artsen.¹²⁵ Zo meldde kapitein Maarten Stam van de *Drie Gezusters* in zijn journaal dat ‘de dokters aan boord kwamen’. Deze visitatie was nodig, omdat slaven besmettelijke ziekten als de pokken mee konden nemen. Als deze ziekten zich over de koloniën zouden verspreiden, dan zouden er veel slaven overlijden, met als gevolg dat de plantagehouders forse financiële verliezen zouden lijden. Nadat de slaven waren goedgekeurd door artsen, werden de slaven voorbereid op de verkoop. Zij kregen verse groente en fruit te eten, werden gewassen en werden in beweging gehouden. Zo staat in het journaal van de *Zanggodin* meerdere keren te lezen dat de slaven naar de wal werden gestuurd ‘om te kuieren’, waarna zij weer aan boord kwamen.¹²⁶

Nadat de voorbereidingen voor de slavenverkoop waren afgerond, kon de verkoop beginnen. De verkoop kon zowel op vendu als uit de hand worden gedaan. De verkoop op vendu hield in dat de slaven op een publieke veiling door een officieel aangestelde vendumeester werden verkocht. De vendumeester stond daarbij in voor de kredietwaardigheid en betaling door de kopers. In de meeste koloniën mochten de slaven zowel op vendu als uit de hand worden verkocht. Berbice, Essequibo en Demerary vormden hierop volgens Ruud Paesie een uitzondering. Daar mocht de kapitein de slaven alleen op vendu verkopen.¹²⁷ Echter, in het journaal van de *Nieuwe Hoop* kwam naar voren dat de verkoop van de slaven in ieder geval gedeeltelijk uit de hand gebeurde. Op 15 augustus 1776 verkocht onderstuurman Swerus Kruese 58 slaven uit de hand. Ook de slaven van de *Zanggodin* werden uit de hand verkocht. Daar werd zelfs een aantal slaven aan boord van het schip verkocht. De slaven van de overige schepen werden op vendu verkocht.

Eerder is al gemeld dat de slaven die op de kust van Angola werden ingekocht minder gewild waren in Amerika. Hoewel ze vaak sneller en voor een lagere prijs werden ingekocht, brachten ze in Amerika ook minder op. De slaven van de *Middelburgs Welvaren* en de *Philadelphia* brachten gemiddeld maar 112 respectievelijk 109 gulden per slaaf op. De slaven die op de kust van Guinea waren gekocht, brachten in zowel Suriname als Demerary en Essequibo meer op. De *Zanggodin* en de *Nieuwe Hoop* verkochten hun slaven voor gemiddeld 372 respectievelijk 374 gulden per slaaf. De slaven aan boord van de *Drie*

¹²⁵ Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 169.

¹²⁶ ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*, 22 juni 1756; MCC 1385, Journaal *Zanggodin*, 29 januari 1770.

¹²⁷ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 107

Gezusters brachten gemiddeld maar 277 gulden per slaaf op. In de vergadering van de directeuren van de MCC klaagde kapitein Maarten Stam na afloop van de reis dat hij een hoge prijs moest betalen voor de ingekochte slaven en dat hij alleen maar lage prijzen kon bedingen voor de slaven in Suriname. De verklaring voor de lage prijzen was volgens hem dat er vlak voor zijn aankomst in Suriname al een aantal andere schepen was gearriveerd. De vraag naar slaven was daardoor een stuk lager.¹²⁸

Tabel 2: Totaalopbrengst en gemiddelde prijs van het aantal verkochte slaven.

	Aantal slaven verkocht	Totaalopbrengst slaven	Gemiddelde opbrengst per slaaf
<i>Drie Gezusters</i>	211	58.472*	277
<i>Middelburgs Welvaren</i>	418	46.829	112
<i>Philadelphia</i>	251	27.362	109
<i>Zanggodin</i>	45	16.750	372
<i>Nieuwe Hoop</i>	229	85.605	374

Bron: ZA, MCC 330, Negotieboek *Drie Gezusters*; MCC 795, Negotieboek *Middelburgs Welvaren*; MCC 938, Negotieboek *Philadelphia*; MCC 1387, Negotieboek *Zanggodin*; MCC 854, Negotieboek *Nieuwe Hoop*.

* Het bedrag in het negotieboek is hoger dan het bedrag dat kapitein Maarten Stam in zijn brief aan de directeuren van de MCC meldde. Hier is gekozen om het negotieboek aan te houden.

Nadat de slaven waren verkocht, werden de slavenverblijven afgebroken, zodat er ruimte kwam voor goederen die vanuit Amerika naar Nederland werden getransporteerd. De handelsgoederen die de vijf onderzochte schepen vervoerden, waren balen koffiebonen, vaten cacao, vaten suiker, vaten indigo, balen katoen en huiden. Het enige schip dat hiervan afweek was de *Zanggodin*. Dit schip had met de in Afrika ingekochte olifantstanden, crevellen en goud nog veel lading aan boord. In Suriname kreeg de *Zanggodin* wat extra goud van kapitein Jan Sap van de *Vrouwe Johanna Cores* en kreeg het schip een aantal wisselbrieven mee ter waarden van zo'n 15.000 gulden.¹²⁹ Dit komt overeen met gegevens uit literatuur over de export van goederen uit Amerika. Tussen 1769 en 1773 arriveerden zestien slavenscheepen in Middelburg, maar werd er geen een keer een veiling van West-Indische producten gehouden.

¹²⁸ ZA, MCC 20, Notulen van de vergadering van directeuren, 2 november 1756.

¹²⁹ ZA, MCC 1387, Negotieboek *Zanggodin*.

De schepen voeren in ballast terug naar Europa en kregen wisselbrieven mee van de planters ter aflossing van hun hypotheeken.¹³⁰

Terwijl de slavenschepen in Amerika lagen, kwam het voor dat bemanningsleden naar de kapitein toekwamen met de vraag om uit dienst ontslagen te worden. Zo kwam opperstuurman Jacobus Craane van de *Philadelphia* tijdens het verblijf op Curaçao naar kapitein Philippus Verdonk toe met de vraag of hij uit de scheepsdienst ontslagen kon worden. De reden daarvan was dat hij met iemand op Curaçao wilde trouwen. Hij ging trouwen met een ‘juffer van een grote familie’. Het bleek zelfs een nicht van de gouverneur te zijn. Ook ondermeester Michiel van Mierenheuvel van de *Middelburgs Welvaren* en matroos Hendrick Rombout van de *Nieuwe Hoop* wilden uit de scheepsdienst ontslagen worden. De reden van hun verzoek werd niet vermeld in het journaal, maar zij werden door hun kapitein uit de dienst ontslagen. Wat betreft arbeidskosten was dit voordelig voor de kapitein. Tijdens het verblijf voor de Afrikaanse kust en de middenpassage had hij veel mankracht nodig, maar voor het verblijf in Amerika en de thuisreis naar Nederland was het overbodig om zoveel bemanning te hebben.¹³¹

De reis van Amerika naar Nederland

De tijd die een slavenschip in Amerika doorbracht, varieerde sterk. Zo verbleven de *Drie Gezusters* en de *Zanggodin* maar twee maanden in Suriname. De *Middelburgs Welvaren* en de *Philadelphia*, die naar Curaçao gevaren waren, verbleven daar ruim vijf maanden. De *Nieuwe Hoop* bleef het langst in Amerika. Dit schip begon pas na zevenhalve maand aan het laatste gedeelte van de driehoeksreis.

De thuisreis van de onderzochte schepen duurde gemiddeld twee tot drie maanden. Dit komt overeen met de gegevens uit de literatuur.¹³² Alleen de *Middelburgs Welvaren* deed langer over de thuisreis, namelijk vijf maanden. De reden hiervoor was dat dit schip in konvooi naar Nederland voer. Samen met vijftien andere koopvaardijsschepen en onder leiding van twee oorlogsschepen koos de *Middelburgs Welvaren* zee. Vanwege zware stormen en mislukte pogingen om Het Kanaal in te varen, was het konvooi, dat op dat moment nog maar uit twee oorlogsschepen en elf koopvaardijsschepen bestond, genoodzaakt om op 12 januari 1760 de Engelse haven Plymouth binnen te lopen. De berichtgeving naar Nederland ging snel,

¹³⁰ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 84; Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 107.

¹³¹ ZA, MCC 890, Brieven van gezagvoerder *Philadelphia* aan directeuren, 27 januari 1765; MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 24 augustus 1759; MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 3 november 1776.

¹³² Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 172; Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 85.

want al op 24 januari stond daar in de *Middelburgsche Courant* welke schepen er in Plymouth waren binnen gelopen.¹³³ Aangezien de *Middelburgs Welvaren* tijdens de stormen zware lekkage had opgelopen, kwamen er twee timmerlieden van andere schepen aan boord en werd het schip gerepareerd. Nadat het schip was gerepareerd, wilde kapitein David Mulder zo snel mogelijk vertrekken naar Nederland. Echter, hij wist niet wanneer het konvooi zou vertrekken en vroeg daarom door middel van een brief toestemming aan de directie van de MCC om op eigen gelegenheid naar Nederland te zeilen. De MCC raadde dit echter af, waardoor de *Middelburgs Welvaren* twee maanden lang in Plymouth lag. Dit verklaart de langere thuisreis van dit schip in vergelijking met de andere onderzochte schepen. Opvallend is nog dat tijdens het verblijf in Engeland het scheepsvolk naar de kapitein kwam en hem te kennen gaf dat zij geen erwten of bonen meer konden eten, omdat die te oud waren en niet meer zacht gekookt konden worden. De kapitein hield daarop scheepsraad, waarna besloten werd om nieuwe erwten in Plymouth te halen.¹³⁴

Met betrekking tot de andere schepen viel nog op dat de bemanning van de *Nieuwe Hoop* vlak na vertrek uit Essequibo erachter kwam dat het schip een zware lekkage had. Daarom besloot kapitein Jan Wilton om St. Eustatius aan te doen. Daar werd het schip in vijf dagen gerepareerd en voer vervolgens verder naar Nederland. Tijdens de reis bleek echter dat er teveel water in het schip stond. Daardoor stonden de olifantentanden onder water en waren ook balen met koffie nat geworden. De koffie werd zoveel mogelijk gedroogd, maar een gedeelte was te bedorven om langer te bewaren. Deze koffie werd daarom overboord gegooid.¹³⁵

Een laatste opmerkelijk voorval tijdens de thuisreis vond plaats aan boord van de *Philadelphia*. Toen het schip nog maar een paar uur gevaren had na vertrek uit Curaçao, bleek dat er een ‘negerverstekeling’ aan boord was. Hij was van mening dat hij vrijgelaten was door zijn meester, maar hij bleek alsnog in slavernij te moeten leven. Vervolgens vluchtte hij en had hij zich vlak voor het vertrek van de *Philadelphia* in het kabelgat verborgen. Aangezien het schip al te ver in zee was, besloten de officieren om hem aan boord te houden.¹³⁶

¹³³ *Middelburgsche courant*, 24 januari 1760, geraadpleegd op 10 december 2015.

¹³⁴ ZA, MCC 774, Brieven van gezagvoerder *Middelburgs Welvaren* aan directie MCC, 13 januari 1760 en 19 februari 1760; MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 20 februari 1760.

¹³⁵ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 29 maart 1777.

¹³⁶ ZA, MCC 889.3, Verklaring bemanningsleden *Philadelphia*.

Terug in Nederland

Na terugkomst in Nederland kreeg de bemanning zo spoedig mogelijk hun verdiende gage uitbetaald. Zo kwam de *Zanggodin* op 12 juni 1770 behouden in Zeeland aan, waarna de volgende dag in de notulen van de directeuren van de MCC stond dat ‘er geen klachten ingekomen zijn tegen de matrozen en de officieren van de *Zanggodin*, waardoor is geresolveerd om hun gage uit te betalen.’¹³⁷ Na aankomst in Nederland wachtte de kapitein nog de taak om aan de vergadering van directeuren van de MCC rapport uit te brengen over de reis, waarna ook hij uitbetaald kreeg. Een aantal kapiteins en officieren, zoals David Mulder van de *Middelburgs Welvaren* en Philippus Verdonk van de *Philadelphia* werd binnen een maand na thuiskomst opnieuw aangesteld als kapitein op het schip waarmee ze kort geleden in Zeeland waren gearriveerd.

Na terugkeer in Nederland, bleek dat niet alle vijf reizen winst opgeleverd hadden. Daar waar de *Middelburgs Welvaren*, de *Zanggodin* en de *Nieuwe Hoop* winst maakten, leverden de reizen van de *Drie Gezusters* en de *Philadelphia* verlies op. Dit is redelijk representatief voor het totale aantal reizen van de MCC. Van 101 reizen, waarover gegevens aanwezig zijn, leverden 59 reizen winst op en 42 reizen verlies.¹³⁸

Kijkend naar de totale reis, waren de onderzochte reizen grotendeels representatief voor het totaal aan slavenreizen dat door de MCC werd uitgereed. Zo kwamen vier van de vijf kapiteins uit Zeeland, terwijl er van de in totaal 46 kapiteins 36 uit Zeeland kwamen. Verder was de bemanning van de vijf onderzochte schepen ook behoorlijk representatief. Het grootste deel van de bemanning kwam uit de Republiek, terwijl er zo’n veertig procent uit het buitenland kwam. Het percentage buitenlanders lag dankzij de *Philadelphia* vijf procent hoger dan het percentage buitenlanders op het totaal aan slavenschepen.

De lengte van de totale reis en de bestemmingen van de onderzochte schepen weken maar licht af van het totaal aan slavenschepen dat de MCC uitreedde. De vijf onderzochte schepen deden namelijk gemiddeld een maand langer over hun driehoeksreis. Dit had onder andere te maken met de *Nieuwe Hoop*, die ruim zevenhalve maand in Amerika lag en daardoor in totaal 23 maanden over de reis deed. Het gemiddelde lengteverschil van een maand is echter geen reden om te zeggen dat de onderzochte schepen niet representatief zijn. Het gemiddelde lengteverschil kwam vooral doordat een aantal schepen langer dan gemiddeld in Afrika of Amerika bleef liggen. De tijd die de onderzochte schepen voeren komt goed overeen met het gemiddelde. Het enige schip dat tijdens het varen grote vertraging opliep was de *Middelburgs*

¹³⁷ ZA, MCC 21, Notulen van de vergadering van directeuren, 13 juni 1770.

¹³⁸ Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 88-89.

Welvaren, omdat het op de thuisreis vanwege storm en lekkage gedwongen was twee maanden in een Engelse haven te verblijven. Daarnaast zijn deze schepen representatief omdat de bestemmingen overeenkwamen met bestemmingen die in de literatuur genoemd werden. Van de vijf schepen voeren er drie eerst naar de kust van Guinea, terwijl er twee direct naar Angola voeren. In vergelijking met het totaal aantal slavenreizen blijkt dit goed overeen te komen, omdat er daarvan 66 direct naar Guinea voeren en 29 direct naar Angola. Ook de bestemming in Amerika komt goed overeen. De slaven die langs de kust van Guinea waren ingekocht, werden in Suriname verkocht en de slaven die in Angola waren ingekocht, werden naar op de Caribische eilanden verkocht. De uitzondering hierop was de *Nieuwe Hoop*, die vanwege te lage prijzen in Suriname doorvoer naar Demerary en Essequibo. Hier kwamen maar een tiental schepen van de MCC, maar daardoor is het wel representatief dat daarvan één schip tussen de vijf onderzochte schepen zat. In vergelijking met het gemiddelde aan bestemmingen in Amerika, was het representatiever geweest als er één schip meer naar Suriname was gevaren in plaats van naar Curaçao.

De schepen van de MCC voeren hun driehoeksreis met het doel om te handelen en winst te maken. Daarvoor kregen ze cargazoengoederen mee. Deze moesten in Afrika geruild worden voor slaven, goud of ivoor. De vijf schepen hebben allemaal een grote hoeveelheid textiel meegekregen. Daarnaast kregen alle vijf schepen een behoorlijke hoeveelheid buskruit en wapens mee. Het cargazoën werd opgevuld met diverse producten als potten, kruiken, koperwaar, sterke drank en glaskralen. Hoewel de exacte hoeveelheid van elk product varieerde, bleek dat de vijf schepen gemiddeld afgeladen waren met ongeveer de helft textiel, een kwart tot een derde aan buskruit en wapens en de rest werd opgevuld met overige producten. Dat de exacte verhoudingen varieerden, had te maken met de wisselende vraag van de Afrikaanse makelaars. De cargazoengoederen die de onderzochte schepen meenamen, is representatief voor de gemiddelde verhouding aan cargazoengoederen die slavenschepen van de MCC meenamen.

In Afrika kochten alle vijf schepen slaven in. De *Zanggodin* kocht de minste slaven in, omdat zij naast de instructie om slaven te kopen ook een specifieke instructie meekreeg om goud en ivoor in te kopen. Daardoor wijkt de *Zanggodin* af van de meeste slavenreizen van de MCC, maar omdat het schip ook slaven inkocht, is het te rechtvaardigen om ook op basis van dit schip conclusies over de disciplinehandhaving aan boord van de MCC-schepen te trekken.

Ook de producten en wisselbrieven die de onderzochte schepen meekregen vanuit Amerika kwamen overeen met de producten die de slavenschepen gemiddeld genomen meenamen uit Amerika. Het ging naast wisselbrieven om balen koffiebonen, vaten cacao, vaten suiker, vaten

indigo, balen katoen en huiden. Alleen de *Zanggodin* nam naast wisselbrieven geen andere producten mee naar huis. Hierdoor is dit schip echter niet minder representatief, want er waren meer MCC-schepen die het laatste gedeelte van de driehoeksreis in ballast voeren.

Zodra de schepen in Nederland waren aangekomen werd de balans opgemaakt. Daaruit bleek dat drie van de vijf reizen winst hadden opgeleverd en twee reizen verlies. Dit is representatief, want van de 101 reizen van de MCC waar financiële gegevens over bekend zijn, leverden 59 reizen winst op en 42 reizen verlies. Zo goed als drievijfde van de reizen leverden dus winst op, en tweevijfde verlies.

Hoewel er dus kleine verschillen zijn tussen de vijf onderzochte reizen en het totaal aan slavenreizen van de MCC, kan op basis van de meeste gegevens gezegd worden dat de vijf schepen zo goed als representatief zijn voor alle slavenreizen van de MCC. Daardoor is het ook te rechtvaardigen dat conclusies met betrekking tot de discipline aan boord van de vijf onderzochte slavenschepen representatief zijn voor het totaal aan slavenschepen van de MCC.

Hoofdstuk 4: Menselijk handelen aan boord van de MCC-schepen

Na een lange reis, waren de schepen van de MCC eindelijk weer in het vaderland. De reis, die als vertrekpunt Nederland had en via Afrika naar Amerika liep en vervolgens weer terug naar Nederland, was ten einde. De ene reis leverde winst op, terwijl de andere reis verlies met zich meebracht. In het vorige hoofdstuk is beschreven in hoeverre de vijf onderzochte slavenreizen representatief waren voor het totaal aantal slavenreizen van de MCC. Daaruit bleek dat de schepen behoorlijk representatief waren. Het schip dat het meeste afweek, was de *Zanggodin*, aangezien dit schip een dubbele handelsmissie had. Dit schip moest zowel slaven, als ivoor inslaan. Ondanks dat de meeste nadruk op de handel in ivoor leek te liggen, omdat ze al ingekochte slaven omruilden voor het ivoor van een ander MCC-schip, was ook dit schip representatief voor de MCC, omdat het ook slaven vervoerde.

In het vorige hoofdstuk is vooral gekeken naar de materiële en zakelijke kant van een slavenreis. Wat was er nodig om de reis tot een succes te maken en wat viel er te zeggen over de verschillende reisdelen van een driehoeksreis? Daarbij zijn thema's als slavenopstanden, desertie, discipline aan boord en mortaliteit slechts zijdelings langsgekomen. Deze thema's zullen in dit hoofdstuk besproken worden. De nadruk in dit hoofdstuk zal daardoor meer liggen op het menselijk handelen van degenen die meevoeren op een slavenschip. Hoe gingen de verschillende opvarenden met elkaar om? Was er sprake van een klassenstrijd tussen de officieren en het scheepsvolk, of gingen zij in goede harmonie met elkaar om? En hoe reageerden de slaven op hun lot? De thema's slavenopstanden, desertie, disciplinehandhaving en mortaliteit zullen achtereenvolgens behandeld worden.

Slavenopstanden

Door de jaren heen heeft de MCC een aantal keer te maken gehad met slaven die in opstand kwamen. Volgens Priester vonden op 21 van de in totaal 113 slavenreizen moeilijkheden met slaven plaats. Deze moeilijkheden met slaven splitst hij op in de categorieën oproer, vluchtpoging en voornemen. Met weglating van de voornemens blijven er veertien vluchtpogingen en slavenopstanden over. De meeste moeilijkheden met slaven vonden plaats voor de Afrikaanse kust. De verklaring daarvoor was dat slaven voor de kust van Afrika konden hopen op een ontsnapping.¹³⁹

¹³⁹ Priester, *De Nederlandse houding*, 119.

Ook op de onderzochte slavenschepen vonden slavenopstanden plaats. De grootste vond plaats op de *Zanggodin*. Drie dagen voordat het schip zee zou kiezen om op weg te gaan naar Suriname, stuurde de kapitein een sloep met zes man naar de wal om water te halen en hout te kappen. Aan het eind van de ochtend wilde de kapitein controleren of de bootsman al klaar was met eten geven aan de slaven. Nadat hij dit gecontroleerd had, wilde hij van voorop het schip weer naar achterop het schip lopen. Hierbij liep hij langs de slaven, ‘die als naar gewoonte boven waren om zich te verluchten’. De slaven pakten hem vast, wierpen hem achterover en zetten een bot mes op zijn keel. Door het tumult en het schreeuwen van de kapitein kwam de bootsman aangerend, die een geweer pakte en op de slaven aanlegde. De slaven zagen dat en vluchtten, waardoor de kapitein ontzet werd. De kapitein liep vervolgens naar zijn kajuit, die bezet was door vrouwslaven. In de kajuit pakte hij drie messen en dreef daarmee de vrouwen naar beneden in de schans. Nadat hij weer boven was gekomen zag hij dat een aantal slaven buitenboord was gesprongen, in de scheepsboot was geklommen en wegvoer van het schip. De bootsman schoot nog op hen met een geweer, maar door de sterke stroming waren zij al snel buiten schootsafstand. Doordat de sloep die ochtend met zes man naar de wal was gegaan en de slaven met de scheepsboot waren ontsnapt, kon de kapitein niet achter hen aan. Hij had geen boot om hen te achtervolgen, maar hij had ook te weinig manschappen. De meeste matrozen waren namelijk naar de wal of lagen ziek op bed. Daarnaast moest de aanwezige bemanning zich concentreren op de slaven die nog in het water lagen of die aan touwen buiten het schip hingen. Uiteindelijk bleek dat er 21 slaven waren ontsnapt.

De volgende dag werd de boot op de wal gevonden, maar was er van de ontsnapte slaven geen spoor te bekennen. Wel kregen ze van de aanwezige Afrikanen te horen dat ze de boot voor 120 gulden van de wal mochten halen en dat ze voor de ontsnapte slaven opnieuw moesten betalen. Toen de kapitein van een jonge Afrikaan, die bij hem in dienst was, hoorde dat de slaven ontsnapt waren met behulp van de vrije Afrikanen op de wal, besloot hij om de ontsnapte slaven niet terug te kopen en het schip klaar te maken voor vertrek.¹⁴⁰

Aan boord van de andere schepen vonden opstanden of ontsnappingen plaats in veel kleinere omvang. Zo verklaarden de kapitein en de derdewaak van de *Philadelphia* dat in de nacht van 21 op 22 april twee slaven waren ontsnapt uit de loge. De avond daarvoor waren de boeien waarin zij zaten nog nauwkeurig onderzocht en leken deze helemaal in orde. Toch lukte het de slaven om de kettingen in stukken te breken en weg te vluchten. Opvallend is nog

¹⁴⁰ ZA, MCC 1366.3, Verklaring bemanning *Zanggodin* over oproer slaven; ZA, MCC 1385, Journaal *Zanggodin*, 19 oktober 1769.

dat Priester deze geslaagde vluchtpoging niet heeft opgenomen in zijn onderzoek. De verklaring ligt waarschijnlijk in het feit dat hij de moeilijkheden met de slaven aan boord van de MCC-schepen heeft onderzocht, en dat deze twee slaven nog niet aan boord van het schip waren geweest. Toch waren het wel slaven die ingekocht waren door een MCC-kapitein, waardoor deze vluchtpoging ook in zijn tabel had moeten staan.¹⁴¹

De slaven op de *Middelburgs Welvaren* waren minder succesvol. Nadat het schip een maand voor de rede van Malembo had gelegen, sprong er een vrouwslaaf overboord. Het lukte haar echter niet om te ontsnappen, aangezien de bemanning haar uit het water wist te vissen. De volgende dag werd zij samen met vier andere slaven in de ketting gesloten, omdat zij nogmaals probeerden overboord te springen. Ook op de *Nieuwe Hoop* lukte het de slaven niet om van het schip weg te lopen. Een aantal slaven was van plan om in de nacht van 18 april te ontsnappen. Twee slaven waarschuwden echter de bemanning, waardoor de ‘belhamels der slaven’ afgestraft werden. Hoe deze afstraffing eruit zag, stond niet in het journaal vermeld. Op basis van literatuur mag aangenomen worden dat deze bestraffing de vorm had van een afranseling. Zo schreef Unger dat slaven na een opstand afgeranseld werden met een boermesingel,¹⁴² terwijl de andere slaven moesten toekijken. Daardoor zou de afranseling tot een afschrikwekkend voorbeeld dienen.¹⁴³

Desertie

Slaven waren niet de enigen die wegliepen. Gedurende de driehoeksreis vond er ook onder de bemanningsleden desertie plaats. Deze desertie vond zowel in Afrika als in Amerika plaats. Van de vijf onderzochte schepen deserteerden achttien bemanningsleden. Van deze achttien liep de helft weg in Afrika en de andere helft in Amerika. Opvallend is dat er maar liefst dertien bemanningsleden van de *Philadelphia* deserteerden. De reden waarom bemanningsleden deserteerden en hoe zij deserteerden, is in veel gevallen niet bekend. Bij de matrozen die in hun eentje wegliepen, staat vaak in het scheepsjournaal dat diegene ‘als schelm uit scheepsdienst is weggelopen’, maar verder staat daar niets over vermeld. Van enkele deserties is echter meer bekend. Het gaat hierbij om zes bemanningsleden van de *Philadelphia*, die voor de rede van Malembo wegliepen, de bootsman, opperkuiper en een matroos van de *Philadelphia*, die te Curaçao wegliepen, een matroos van de *Middelburgs*

¹⁴¹ ZA, MCC 889.3, Verklaring kapitein en derdewaak *Philadelphia* over ontsnapping slaven.

¹⁴² Een boermesingel was volgens Unger vermoedelijk een verzwaard stuk touw.

¹⁴³ ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 27 – 28 februari 1759; MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 18 april 1776; Unger, ‘Geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel’, 57-59.

Welvaren, die in Amerika deserteerde en de oppermeester van de *Zanggodin*, die in Suriname deserteerde.

Tabel 3: Absolute aantallen gedeserteerde bemanningsleden

Schip	Totale bemanning	Gedeserteerd
Drie Gezusters	38	1
Middelburgs Welvaren	34	1
Philadelphia	41	13
Zanggodin	28	1
Nieuwe Hoop	37	2
Totaal	178	18

Bron: ZA, MCC 331, Monsterrol *Drie Gezusters*; MCC 797, Monsterrol *Middelburgs Welvaren*[2]; MCC 940, Monsterrol *Philadelphia*; MCC 1389, Monsterrol *Zanggodin*; MCC 856, Monsterrol *Nieuwe Hoop*.

Over de desertie van de zes bemanningsleden van de *Philadelphia* is meer bekend, omdat officieren en matrozen van dat schip een verklaring hebben opgesteld, waarin ze een soort reconstructie maakten van de gebeurtenissen. Deze verklaring begon met de opmerking dat de *Philadelphia* op 14 februari 1764 op de rede van Malembo ten anker was gekomen en dat het schip ‘velerlei natie van scheepsvolk binnen scheepsboord’ had. Dit bleek ook wel uit de monsterrol. Van de 41 bemanningsleden kwamen er 22 uit het buitenland. In de verklaring van officieren en matrozen stond deze ‘velerlei natie van scheepsvolk’ verder gespecificeerd als dat deze bestond uit Spaanse en Franse matrozen. Er waren ook nog andere nationaliteiten aan boord, maar de Spaanse en Franse matrozen maakten plannen om van boord weg te lopen. Zij hadden met negen matrozen een complot gemaakt en waren bij een Engelse kapitein geweest om te vragen of hij hen aan boord wilde nemen. De Engelse kapitein weigerde dit en rapporteerde het voorval aan kapitein Philippus Verdonk. Kapitein Verdonk kwam vervolgens aan boord van de *Philadelphia* en gaf orders om extra wacht te houden, zodat niemand van boord kon weglopen. Daarnaast moesten de sloop en sloop achter het schip vastgemaakt worden en moest er altijd iemand van de officieren achterop het dek de wacht houden en zorgen dat hij de beide vaartuigen in het oog hield.

In de nacht van 23 op 24 maart 1764 had de bootsman met de onderkuiper en twee Franse matrozen de eerste wacht. Tijdens zijn wacht werd de bootsman zo slaperig, dat de bootsmansmaat hem aanraadde om te gaan slapen. De bootsmansmaat zou de wacht verder overnemen, omdat het voor hem niet de moeite was om te gaan slapen, aangezien hij de tweede wacht had met onderstuurman Adriaan Baaij. Nadat de eerste wacht voorbij was, ging de onderkuiper naar bed. Hij wekte de twee matrozen die hem zouden vervangen, maar de

onderstuurman, de scheepskorporaal en twee andere matrozen wekte hij niet, omdat hij in de veronderstelling was dat de bootsmansmaat hen zou wekken. De onderstuurman, de scheepskorporaal en de twee matrozen Hendrik Brand en Fransisco Samave verklaarden echter dat zij niet gewekt waren voor de tweede wacht.

Rond half één werd opperstuurman Jacob Crane wakker. Hij ging het dek op om te kijken of er goede wacht gehouden werd. Dit deed hij elke nacht. Toen hij op het dek kwam, zag hij niemand. Hij wekte de opperkuiper, maar die wist niet wie de wacht had. Echter, hij miste wel een aantal Franse matrozen. Daarop sprong de opperstuurman achterop om te kijken of de sloep er lag, maar deze was verdwenen. Vervolgens riep hij ‘overal’, waarna iedereen op het dek kwam. Daarbij bleek dat de bootsmansmaat en vier Franse matrozen ontbraken. De derdewaak werd met een aantal matrozen in de scheepsjol gestuurd om de sloep met de weggelopen matrozen te zoeken. Deze konden ze niet vinden. De volgende dag zochten ze verder en keken ook in de kisten van de matrozen. Deze waren helemaal leeg, waardoor geconstateerd werd dat de matrozen al een tijdje van plan waren om weg te lopen. Op 27 maart lag een Frans fregat met 580 slaven aan boord op het punt te vertrekken. De scheepsjol werd naar dat schip gestuurd om te vragen en rond te kijken of het weggelopen scheepsvolk daar aan boord was. Zodra de Franse kapitein bemerkte dat de scheepsjol bij het Franse schip kwam, lichtte hij het anker en ging onder zeil. De kans dat het weggelopen scheepsvolk met dat schip is vertrokken, is daardoor erg groot.¹⁴⁴

Zoals al eerder gemeld schreef Emmer dat het met een heterogene bemanning niet gemakkelijk was om de discipline aan boord te handhaven en even verder schreef hij dat de sfeer aan boord soms zo slecht was, ‘dat er een aantal matrozen droste zodra het schip op de kust van West-Afrika was aangekomen.’¹⁴⁵ De vijf onderzochte schepen onderbouwen deze stellingen van Emmer. Op de *Philadelphia* was de samenstelling van de bemanning zo heteroog, dat de eerste stelling voor dit schip zeker opgaat. Maar ook op de andere schepen is het opvallend dat de meeste weglopers uit het buitenland afkomstig waren. Van de achttien weglopers kwamen er namelijk veertien uit het buitenland. Toch is het gevaarlijk om hieraan de conclusie te verbinden dat de meeste weglopers op de schepen van de MCC uit het buitenland kwamen en de stelling van Emmer daarmee klopt. Karwan Fatah-Black heeft namelijk onderzocht dat van de bemanningsleden die binnen een straal van zestig kilometer rondom Middelburg woonden, zo’n twee procent deserteerde. Van de bemanningsleden die in

¹⁴⁴ ZA, MCC 889.3, Verklaring van bemanningsleden over weggelopen matrozen, 27 maart 1764; MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 23 – 27 maart 1764.

¹⁴⁵ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 72.

een straal van meer dan zestig en minder dan 160 kilometer vanaf Middelburg woonden, deserteerde ongeveer tien procent. Van bemanningsleden die nog verder weg woonden, dus meer dan 160 kilometer vanaf Middelburg, deserteerde ongeveer vijf procent. Deze percentages ondersteunen het gegeven dat maar een klein deel van de Zeeuwse opvarenden deserteerde. De percentages laten echter ook zien dat het aantal buitenlanders dat deserteerde op deze vijf reizen in vergelijking met alle reizen van de MCC hoger was dan gemiddeld.¹⁴⁶

Een andere stelling van Emmer is dat matrozen deserterden omdat de sfeer aan boord slecht was. Of de sfeer aan boord van de *Philadelphia* slecht was, is niet bekend. In de verklaring van de bemanningsleden stond dat de weggelopen matrozen niet ‘onordentelijk’ waren behandeld en dat ze geen klagen hadden over het eten en drinken. Waarom ze wel wegliepen, is onbekend. Een mogelijke verklaring is dat ze aan boord van het Franse schip een betere positie of een hogere gage konden krijgen. Daarnaast zijn schulden soms een belangrijke motivatie om weg te lopen. Echter, over de vraag of deze weglopers schulden hadden, stond in de archieven van de MCC niets vermeld.¹⁴⁷

Kort nadat de *Philadelphia* vanuit Malembo aan de oversteek naar Amerika begon, kwam het in zee een sloep tegen met vier man daarin. Zij werden aan boord genomen en vertelden dat ze van hun schip waren afgeraakt. Vervolgens verzochten ze om mee te gaan naar West-Indië. Aangezien over dit voorval verder niets geschreven stond, is het niet mogelijk om te zeggen of deze verklaring van de Engelsen klopt. Waren zij inderdaad per ongeluk ver van hun eigen schip afgedreven, of waren ze bewust weggevaren en nam de *Philadelphia* hierdoor Engelse weglopers aan boord?¹⁴⁸ Een soortgelijk incident vond plaats aan boord van de *Zanggodin*. Vier dagen nadat het schip uit Gabon vertrokken was, kwam een sloep met een ‘prinsevlag’ naar het schip. In de sloep zaten vier matrozen en een opperstuurman. Zij verklaarden dat zij van het schip de *Vrouwe Anna Catharina* van Vlissingen waren en dat zij met zes man door hun kapitein naar de wal waren gezonden om te zien of daar negotie was. Zodra de stuurman aan land was gekomen, werd hij ‘van de negers op een slechte wijze mishandeld’. Een van de matrozen werd door de Afrikanen vermoord en de opperstuurman had een zware klap op zijn hoofd gekregen. Het lukte de vier matrozen om met hun opperstuurman weer in de sloep te komen. Het lukte hen echter niet om terug naar hun schip te komen, waardoor ze nu al zeventien dagen rondvoeren. Zij verzochten kapitein Jan van Sprang van de *Zanggodin* om hen aan boord te nemen en mee te nemen naar Suriname.

¹⁴⁶ K. Fatah-Black, ‘Desertion by Sailors, Slaves and Soldiers in the Dutch Atlantic, c. 1600-1800’, in: M. van Rossum en J. Kamp, *Desertion in the Early Modern World* (London 2016) 100-102.

¹⁴⁷ *Ibidem*, 105.

¹⁴⁸ MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 20 augustus 1764.

Doordat het scheepsvolk van de *Zanggodin* erg verzwakt was door ziekte en de opper- en onderstuurman beiden ziek waren, nam kapitein Van Sprang hen gewillig aan. Dat deze vijf bemanningsleden van de *Vrouwe Anna Catharina* tijdens de oversteek naar Suriname meegewerkt hebben op het schip, bleek toen kapitein Van Sprang vlak na aankomst in Paramaribo opmerkte dat hij vijf man zwakker werd. De opgepikte opperstuurman en de vier matrozen vertrokken namelijk meteen met een Amsterdams schip richting Nederland.¹⁴⁹ Evenals bij de *Philadelphia* valt niet met zekerheid te zeggen of deze vijf bemanningsleden van de *Vrouwe Anna Catharina* zijn weggelopen van hun schip, of dat hun verhaal klopt. Hun verhaal lijkt geloofwaardig, aangezien de opperstuurman inderdaad met een hoofdwond aan boord van de *Zanggodin* kwam en ze vertelden op welk schip ze voeren. Echter, er is een kleine kans dat ze toch weggelopen zijn en dit verhaal verzonnen hebben om mee te mogen naar Suriname. In ieder geval kon de *Zanggodin* een paar extra handen goed gebruiken.

In Amerika liep ook een aantal bemanningsleden weg van het schip. Zo liepen de bootsman, opperkuiper en een matroos weg van de *Philadelphia*, nadat zij waren betrapt op het stelen van cacao. Hierop zal in de volgende paragraaf verder ingegaan worden. Op de *Zanggodin* liep de oppermeester weg. Hij was met een opdracht naar de wal gegaan, maar kwam niet meer terug op het schip. Hij werd in Paramaribo opgetrommeld, maar bleef weg. Twee dagen later bracht een chirurgijn uit Paramaribo een bezoek aan het schip. Met hem inspecteerde de kapitein de medicijnkist van de weggelopen oppermeester. Daaruit bleek dat de kist ‘geheel onbekwaam was van enige medicijnen die tot nut voor de zieken konden strekken’. Dit is tevens een mogelijke verklaring voor de vele zieken en doden onder de bemanning van de *Zanggodin*.¹⁵⁰ Naast deze vier weggelopen bemanningsleden liepen nog vijf andere matrozen weg in Amerika. Volgens Emmer deserteerden zij vaak om dienst te nemen op een schip dat eerder naar Nederland vertrok dan het hunne. Dit wordt bevestigd in het voorbeeld hieronder.¹⁵¹

Op de vijf onderzochte schepen vond namelijk ook een mislukte desertie plaats. Matroos Barend Gerrits Dekker van de *Middelburgs Welvaren* was op Curaçao weggelopen en nam dienst op een ander schip, dat eerder naar Nederland zou vertrekken. De kapitein kwam er echter achter waarheen hij was weggelopen. Hij werd van zijn nieuwe schip gehaald en opgesloten in het fort van Curaçao. Toen de *Middelburgs Welvaren* anderhalve maand later

¹⁴⁹ ZA, MCC 1385, Journaal *Zanggodin*, 31 oktober 1769.

¹⁵⁰ ZA, MCC 1385, Journaal *Zanggodin*, 17 maart 1770; MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 26 februari 1765.

¹⁵¹ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 73.

naar Nederland wilde vertrekken, werd matroos Barend Gerrits Dekker echter uit het fort ontslagen en kwam hij weer aan boord.¹⁵²

Dit lijkt in tegenspraak te zijn met Emmer die zegt dat een kapitein blij was als hij in Amerika matrozen kwijtraakte. Op de terugreis naar Europa kon het schip met aanzienlijk minder bemanningsleden toe, aangezien er toch geen slaven meer aan boord waren. Als er dus tijdens het voorafgaande deel van de reis bemanningsleden waren overleden of gedeserteerd, dan was dat voor de rederij wel zo voordelig.¹⁵³ Zowel aan boord van de *Zanggodin*, als aan boord van de *Middelburgs Welvaren* zette de kapitein een zoektocht op naar de wegloper. De oppermeester van de *Zanggodin* werd niet gevonden, maar de matroos van de *Middelburgs Welvaren* wel. Deze laatste werd vervolgens wel gestraft door opgesloten te worden in het fort op Curaçao, maar mocht uiteindelijk mee terug naar Nederland.

Disciplinehandhaving

Aan boord van de schepen van de MCC ging niet altijd alles goed. Er waren incidenten, waarbij de kapitein disciplinaire maatregelen nam. Met uitzondering van de *Zanggodin* beschreven alle kapiteins van de onderzochte schepen incidenten waarbij ze moesten optreden. Een eerste voorbeeld is aan boord van de *Nieuwe Hoop*. Het schip lag op 14 juli 1775 ter rede van Rammekens en werd klaargemaakt om binnen een aantal dagen zee te kiezen. Op 14 juli had matroos Joseph Boele uit Genua zich ‘onbekwaam gedronken’ en bracht het hele schip in onrust. Omdat hij zich niet gehoorzaam aan het gezag van de officieren wilde onderwerpen, was men genoodzaakt om zijn handen en voeten vast te binden, met als doel hem tot bedaren te brengen. Terwijl de matroos werd vastgebonden, pakte hij in het donker zijn mes en stak daarmee de bootsmansmaat ‘in en door den linker arm’. Vervolgens sprong hij met zijn mes overboord. Hij werd daarna uit het water gevist en in de boeien gesloten. De volgende dag werd de derdewaak met een brief naar de wal gezonden om het voorval aan de kapitein te rapporteren. De kapitein kwam meteen aan boord, liet een verklaring van het voorval opstellen en vroeg aan de rest van de bemanning of zij bereid waren om met ‘den misdadiger’ naar zee te gaan. Het scheepsvolk verklaarde unaniem dat zij niet met deze matroos naar zee wilden gaan. Het gevolg was dat matroos Boele de volgende dag van het schip werd gehaald. Wat er verder met hem gebeurde, is niet duidelijk. Daar is in het scheepsjournaal, in verklaringen van bemanningsleden en in notulen van de directeurs

¹⁵² ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 21 – 24 augustus 1759.

¹⁵³ Emmer, *De Nederlandse slavenhandel*, 116.

van de MCC niets over terug te vinden.¹⁵⁴ Tijdens de reis van de *Nieuwe Hoop* heeft kapitein Jan Wilton geen andere incidenten beschreven in zijn journaal en er zijn ook geen verklaringen van bemanningsleden afgelegd, waarin ze klaagden over slechte behandeling door de officieren.

Ook op de *Drie Gezusters* kwam een incident met een dronken bemanningslid voor. De bootsman kwam vlak voor de oversteek van Afrika naar Amerika naar de kapitein met het verzoek om ontslagen te worden. Op dat moment was hij dronken. Er stond niet bij hoe de kapitein op dit verzoek heeft gereageerd, maar aangezien kapitein Maarten Stam op de thuisreis opnieuw in zijn journaal schreef dat de bootsman dronken was, mag in ieder geval geconcludeerd worden dat de kapitein niet inging op zijn verzoek om ontslagen te worden. De tweede keer dat de bootsman dronken was, bezeerde hij tevens zijn been, waardoor hij geen dienst meer kon doen.¹⁵⁵ In de andere journalen staat niets geschreven over dronken bemanningsleden. De kans dat deze er wel geweest zijn, is erg groot, aangezien het bier vaak beter te drinken was dan het water. Echter, in de scheepsjournalen stonden geen andere incidenten vermeld, waarbij dronken bemanningsleden betrokken waren. Kwamen deze niet voor? Die conclusie is wellicht te voorbarig. Aan de andere kant komt dan de vraag op waarom de kapiteins wel over deze incidenten schreven en andere incidenten niet beschreven. Er waren wel vaker dronken bemanningsleden, maar zij zorgden blijkbaar niet voor dusdanige ongeregeldheden op het schip dat de kapitein disciplinaire maatregelen moest nemen en hiervan verslag moest leggen in zijn journaal. Ook uit diverse verklaringen van bemanningsleden kwam dit niet naar voren, terwijl bemanningsleden hier wel de kans toe hadden. Een ander argument is dat in de notulen van de directeuren kapitein Verdonk van de *Philadelphia* rapporteerde dat zijn matrozen zich tijdens de reis goed hadden gedragen, waarop de kassier opdracht werd gegeven om de matrozen uit te betalen.¹⁵⁶

Op de *Middelburgs Welvaren* was een incident met ondertimmerman Jozias Lenze. Hij kreeg waanbeelden in zijn hoofd en wilde overboord springen. Andere bemanningsleden konden hem hiervan weerhouden. De reden die de ondertimmerman opgaf was dat hij ziek was en zijn buik opgezet was door scheurbuik. Aangezien de kapitein er niet gerust op was dat de ondertimmerman niet nog een poging zou ondernemen om overboord te springen, werd hij in de boeien gesloten. In dit geval sloot de kapitein dus iemand in de boeien om hem ervan te weerhouden zich van het leven te beroven. Als de kapitein een wreed man was geweest,

¹⁵⁴ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 14 – 16 juli 1775.

¹⁵⁵ ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*, 7 april en 7 september 1756.

¹⁵⁶ ZA, MCC 21, Notulen vergadering directeuren, 9 juli 1765.

dan kon hij de ondertimmerman ook zijn gang laten gaan. Binnen vijf dagen zou het schip Curaçao bereiken. Als de timmerman zou overlijden, dan zou dit financieel voordelig zijn, want dan hoefde de kapitein geen gage meer te betalen. Daarnaast was de oppertimmerman ook nog in dienst, waardoor de kapitein niet zonder timmerman kwam te zitten.¹⁵⁷

Het interessantste incident vond plaats aan boord van de *Philadelphia*. Een aantal bemanningsleden legde een verklaring af bij de gouverneur van Curaçao, waaruit bleek dat de bootsman, de opperkuiper en matroos Jan Paul Heijliger zakken met cacao uit het bonengat hadden gestolen. Een van de matrozen had rond het bonenluik wat losse cacao en een zak gevuld met cacao gevonden. Dit rapporteerde hij aan de bootsman, die hem antwoordde dat die zak voor zichzelf was en dat hij er morgen een voor die matroos zou vullen. Deze matroos weigerde dit echter, waarop de bootsman hem zei dat hij over het voorval moest zwijgen. Vervolgens laadde hij, samen met de opperkuiper en matroos Heijliger, de zakken cacao in de scheepsjool en verscheepte ze naar de wal. Dit verhaal werd onder ede verteld door drie matrozen en de scheepskorporaal. Nadat zij een verklaring hadden afgelegd voor de gouverneur van Curaçao, bleken de drie dieven weggelopen te zijn van het schip. In de stukken was verder niets meer over hen terug te vinden.¹⁵⁸

Terugkijkend op deze incidenten, blijkt dat de kapitein straffen uitdeelde. Daarbij komt de vraag op of deze straffen overeenkwamen met de instructies die hij meegekregen had. In het geval van de dronken matroos Joseph Boele was het op basis van artikel achttien van de generale instructie terecht dat de kapitein hem van boord zette. Daar stond namelijk dat ‘aan een igelyk, wel scherpelyk verboden wordt, eenige muitery aan boord te stigten, dronken drinken, slaan, smyten of dergelyke; op poene van, als verstoorders van de gemeene rust, aan land gezet te worden, en alle hunnen verdiende gagie, ten profyte van de compagnie te verbeuren.’¹⁵⁹ Op basis van dit artikel was kapitein Jan Wilton erg mild, door deze matroos niet meteen van boord te zetten, maar eerst aan de rest van de bemanning vroeg of zij het zagen zitten om alsnog met matroos Boele te varen. Ook kapitein Maarten Stam van de *Drie Gezusters* was coulant, aangezien hij zijn dronken bootsman niet aan wal zette.

Een ander voorbeeld waarin de kapitein maatregelen nam, was de vermindering van gage van een aantal bemanningsleden van de *Nieuwe Hoop*. Volgens opnieuw artikel achttien van de generale instructie mocht de kapitein bemanningsleden van de soldijrol afschrijven of hun gage verminderen. Dit mocht hij doen als een bemanningslid zich in ‘eenige zaake’ te buiten

¹⁵⁷ ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 26 mei 1759.

¹⁵⁸ ZA, MCC 889.3, Diverse verklaringen van bemanningsleden *Philadelphia*; MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 25 – 26 februari 1765.

¹⁵⁹ ZA, MCC 817.1, Generale Instructie *Nieuwe Hoop*.

ging of zijn plicht verzaakte. Wel moest hij daarbij scheepsraad beleggen. Zo'n twee maanden na vertrek uit Nederland, belegde kapitein Jan Wilton scheepsraad. Daar besloot hij om een aantal matrozen te minderen op hun gage. Het ging om Jacob Rebelet, Johannis Leen Boon en Theunis Ruijgenbos, die vanwege een kwade ziekte twee gulden per maand minder gingen verdienen. Daarnaast werd de gage van Abraham Swenders met vier gulden per maand verminderd, omdat hij 'genoegzaam onbekwaam' was.¹⁶⁰ Uit dit voorbeeld blijkt dat de kapitein handelde conform de instructies die hij meegekregen had. Hij belegde eerst een scheepsraad en verminderde daarna onder opgaaf van reden dat een aantal matrozen in gage verminderd werd. Zij konden hun taak of plicht niet naar behoren vervullen. In de instructies en 'artikelen en ordre' stond ook vermeld dat de kapitein geldstraffen uit mocht delen. In de journalen, monsterrollen en soldijrollen is hier echter niets van terug te vinden, waardoor geldstraffen waarschijnlijk nauwelijks werden uitgedeeld.¹⁶¹

Mortaliteit aan boord

Tijdens de handelsperiode voor de kust van Afrika en tijdens de reis naar Amerika kreeg de MCC te maken met sterfte onder de slaven en onder de bemanningsleden. De hoeveelheid slaven die overleed varieerde heel erg per schip. Hieronder is in een tabel aangegeven hoeveel slaven er overleden op de vijf onderzochte slavenreizen.

Tabel 4: Absolute aantallen ingekochte, weggelopen en overleden slaven.

	Inkoop	Weggelopen	Overleden
<i>Drie Gezusters</i>	234	-	23
<i>Middelburgs Welvaren</i>	428	-	9
<i>Philadelphia</i>	324	2	71
<i>Zanggodin</i>	57	21	1
<i>Nieuwe Hoop</i>	258	-	23
Totaal	1311	23	127

Bron: ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*; MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*; MCC 936, Journaal *Philadelphia*; MCC 1385, Journaal *Zanggodin*; MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*.

Uit de tabel komt naar voren dat tijdens de reizen van de vijf onderzochte slavenscheppen in totaal 127 van de 1.311 slaven zijn overleden, wat neerkomt op een mortaliteitspercentage van

¹⁶⁰ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 28 september 1775.

¹⁶¹ Bron: ZA, MCC 329, Journaal *Drie Gezusters*; MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*; MCC 936, Journaal *Philadelphia*; MCC 1385, Journaal *Zanggodin*; MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*.

9,7%. Dit percentage is minder dan het mortaliteitspercentage van de totale slavenreizen van de MCC. Van de 31.095 slaven die door 108 compagnieschepen naar Amerika werden verscheept, overleden er 3.751, wat neerkomt op een mortaliteitspercentage van 12,1%.¹⁶² Een verklaring voor het verschil in percentages is de zeer voorspoedige reis van de *Middelburgs Welvaren*, waarbij er ondanks een grote hoeveelheid slaven aan boord, maar negen slaven overleden.

Waarom kwam het dat slaven overleden? Het grootste deel van de slaven overleed als gevolg van een ziekte. De ziekte die de meeste slachtoffers eiste, was dysenterie, ook wel 'rode loop' genoemd. Oorzaken voor deze ziekte waren het moordende klimaat, het slechte voedsel en het veelal bedorven water. Andere ziekten waaraan slaven overleden waren volgens Postma pokken, scheurbeuk, tering, hartaanval, koorts, waterzucht, epilepsie of stuipen, verwonding of pleuris. Factoren die de hoogte van de mortaliteit onder de slaven bepaalden, waren volgens Priester de tijd op zee, die van invloed was op de kwaliteit van het voedsel en het drinkwater. Als deze kwaliteit slechter werd, braken er ook meer ziekten uit. Een tweede factor waren regionale verschillen langs de West-Afrikaanse kust. Slaven van de Goudkust bleken een sterkere weerstand te hebben dan slaven uit Angola. Daarnaast waren veel slaven volgens Smallwood niet gewend aan het voedsel dat ze tijdens de reis kregen. Zo waren de slaven die van de Goudkust kwamen gewend aan het eten van maïs, terwijl het basisvoedsel van slaven uit een zuidelijker gebied bestond uit cassave. Dit kon ertoe leiden dat slaven het toegediende voedsel slecht konden verteren en dat daardoor hun weerstand verder achteruit ging.¹⁶³

In zijn brieven aan de directie van de MCC gaf kapitein Verdonk van de *Philadelphia* aan dat hij vertrokken was vanaf de kust van Malembo met slaven die 'allemaal fris en gezond' waren. Tijdens de oversteek naar Amerika brak er echter een zware ziekte uit onder de slaven, met als gevolg dat 71 slaven overleden. Welke ziekte er onder de slaven heeft gewoed, stond nergens beschreven. Ook op andere schepen stierven slaven vanwege ziekte.¹⁶⁴

Het kwam ook voor dat slaven zichzelf van het leven beroofden. Dit gebeurde op de *Middelburgs Welvaren*. Tijdens de middenpassage sprong een vrouw overboord. Het schip werd bijgedraaid en de sloep werd klaar gemaakt om in het water te laten, maar voordat deze gereed was, was de vrouw niet meer te zien. Daarop schreef de kapitein in zijn journaal 'dat

¹⁶² Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 102.

¹⁶³ Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 244; L.R. Priester, 'De behandeling van slaven door de slavenhandelaren van de Middelburgse Commercie Compagnie', *Zeeuws Tijdschrift* 39.1 (1989) 8-20, aldaar 10. Smallwood, *Saltwater Slavery*, 136.

¹⁶⁴ ZA, MCC 890, Brieven van gezagvoerder *Philadelphia* aan directie, 25 oktober 1764.

gedacht werd dat zij verdrongen was', wat gezien de gebeurtenis een aannemelijke conclusie was.¹⁶⁵

Volgens Paesie kwam slechts een verwaarloosbaar aantal slaven om het leven door geweld, verdrinking of zelfdoding. Kan hieruit de conclusie worden getrokken dat de mishandeling van slaven aan boord van de schepen wel meeviel? Dat kan niet een op een worden gezegd. De financiële waarde van een slaaf betekende dat het uiterste gevolg van een mishandeling, de dood, ongewenst was. Dit was zowel voor de directeuren ongewenst, als voor de officieren en de chirurgijn, die per verkochte slaaf een premie kregen. Afranselingen van slaven werden daarom zorgvuldig gedaan. Echter, de afranselingen die plaatsvonden waren daardoor niet minder wreed. Er zijn voorbeelden van mishandeling op de slavenscheepen van de MCC, maar of dit een structureel verschijnsel was, kan op basis van het bronmateriaal van de onderzochte schepen niet gezegd worden. Daarmee is niet gezegd dat het leven aan boord een pretje was. Ook zonder mishandeling was het leven van de slaven verschrikkelijk, omdat ze leefden in gevangenschap in te kleine, bedompte ruimtes.¹⁶⁶

Niet alleen onder slaven vond sterfte plaats. Tijdens de slavenreis overleden ook veel bemanningsleden. De abolitionist Stanfield noemde in 1788 de wreedheid van de officieren één van de drie grootste oorzaken dat de bemanning overleed aan boord van de slavenscheepen. Naast de wreedheid van de officieren waren de heftige werkomstandigheden in de hete zon en de om hen heen zoemende muskieten met besmettelijke ziekten een andere oorzaak van sterfte. De derde oorzaak die hij noemt is het opruimen van de smerige bende in de slavenverblijven, waar zij ook ziek van werden en overleden. Naast deze drie belangrijke doodsoorzaken noemde Stanfield nog de schaarsheid aan water, de beperkte ruimte op het schip en het feit dat veel bemanningsleden op het dek moesten slapen.¹⁶⁷

De oorzaken die Stanfield noemde voor het overlijden van bemanningsleden, komen niet overeen met de oorzaken voor het overlijden van bemanningsleden op de vijf onderzochte schepen. Daar zijn de oorzaken voornamelijk ziekte en verdrinking. De al eerder genoemde ondertimmerman van de *Middelburgs Welvaren*, die vanwege scheurbuik overboord wilde springen om zich zo van het leven te beroven, overleed enkele dagen na zijn zelfmoordpoging in de haven van Curaçao aan zijn ziekte. De bemanningsleden aan boord van de *Zanggodin* overleden bijna allemaal als gevolg van ziekte.

¹⁶⁵ ZA, MCC 793, Journaal *Middelburgs Welvaren*, 29 april 1759.

¹⁶⁶ Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 102; W. Flinkenflögel, *Nederlandse slavenhandel: 1621-1803* (Utrecht 1994) 70-71.

¹⁶⁷ Behrend, 'Crew mortality in the transatlantic slave trade', 62.

Tabel 5: Absolute aantallen overleden bemanningsleden

Schip	Totaal	Overleden
Drie Gezusters	38	3
Middelburgs Welvaren	34	6
Philadelphia	41	4
Zanggodin	28	12
Nieuwe Hoop	37	8
Totaal	178	33

Bron: ZA, MCC 331, Monsterrol *Drie Gezusters*; MCC 797, Monsterrol *Middelburgs Welvaren*[2]; MCC 940, Monsterrol *Philadelphia*; MCC 1389, Monsterrol *Zanggodin*; MCC 856, Monsterrol *Nieuwe Hoop*.

Naast ziekte vonden er ook ongelukken plaats aan boord van de schepen. Zo viel jongmatroos Jan Bruijn Venemans van de *Nieuwe Hoop* overboord tijdens de middenpassage. Datzelfde overkwam derdewaak Adriaan Raswa van de *Zanggodin*, die tijdens het kruisen voor de goudkust ‘uit het galjoen gevallen was’. De matrozen Gerrit van Happen en Hendrik Brand van de *Philadelphia* kwamen ook door verdrinking om het leven. Samen met vier andere bemanningsleden voeren zij met de jol naar de wal. Deze sloeg om, waarna vier bemanningsleden konden worden gered. De twee genoemde matrozen verdronken. Hun aangespoelde lichamen werden de volgende dag op het strand gevonden.¹⁶⁸

In de journalen of verklaringen van bemanningsleden waren geen aanwijzingen terug te vinden dat bemanningsleden als gevolg van de wreedheid van officieren om het leven kwamen. De stelling van Stanfield dat de wreedheid van de officieren een van de drie belangrijkste oorzaken was voor het overlijden van bemanningsleden, klopt niet met de informatie die uit het archief van de MCC naar voren komt. Uit deze stukken komt vooral naar voren dat het grootste deel van de bemanningsleden overleed door ziekte en een kleiner deel door verdrinking.

¹⁶⁸ ZA, MCC 853, Journaal *Nieuwe Hoop*, 10 juli 1776; MCC 1385, Journaal *Zanggodin*, 6 januari 1769; MCC 936, Journaal *Philadelphia*, 10 augustus 1764.

Conclusie

Een onderzoek naar de sociale orde en discipline aan boord van de slavenschepen berust op het analyseren van kwalitatieve informatie. Daarbij is het van belang om te erkennen dat een historicus het verleden of delen daarvan nooit absoluut kan beschrijven. Het verleden staat niet alleen ver van ons af, maar verschilt ook met het heden. Voor het verwerven van historisch begrip moet een historicus mensen uit het verleden niet naar zijn maatstaven beoordelen of veroordelen, maar moet hij hen van binnenuit proberen te begrijpen. Daarbij is het belangrijk om niet verstrikt te raken in dogma's van het collectieve geheugen, dat naar morele eenduidigheid streeft en waarbij het erkennen van schuld uit het verleden gezien wordt als een morele plicht, en een nuance daarvan al snel als immoreel gezien wordt. Het collectieve geheugen is echter niet per definitie een slechte zaak en onverenigbaar met geschiedschrijving. Hoewel geschiedschrijving historisch begrip nastreeft en het collectieve geheugen zoekt naar bruikbare betekenis, kunnen zij elkaar in de ideale situatie aanvullen. Daarbij voedt de geschiedschrijving het collectieve geheugen met informatie en krijgt daarvoor maatschappelijke relevantie terug.

Tegenwoordig wordt de slavenhandel vanuit het collectieve geheugen gezien als een misdaad tegen de menselijkheid. En vanuit de huidige visie op de rechten van de mens is dit te verklaren. Echter, een historicus moet proberen om een zo juist mogelijke weergave van het verleden te reconstrueren, waarbij het er niet om gaat hoe mensen uit de eenentwintigste eeuw denken over de slavenhandel, maar over hoe achttiende-eeuwers dachten over de slavenhandel en welke gevolgen dit had voor hun handelen.

In de historiografie rondom het thema slavenhandel lopen de visies zeer uiteen. Aan de ene kant wordt door onder andere Rediker en Christopher gezegd dat het leven aan boord van een slavenschip een hel was, waarbij wrede officieren andere bemanningsleden op een meedogenloze manier behandelden. Daarbij ziet Rediker het slavenschip als een van de eerste vormen van een totalitaire werkomgeving, waarbij de kapitein bijna dictatoriale machten had. In het uitoefenen van zijn macht en het handhaven van de discipline ging hij vaak ver over de schreef.

De visie waarin de kapitein als een wreedaard wordt neergezet, stuit op weerstand van andere historici. Zo verwijt Den Heijer historici als Rediker en Christopher dezelfde morele verontwaardiging in hun werken ten toon te spreiden als de abolitionisten twee eeuwen eerder deden in hun strijd tegen de Britse slavenhandel. Daarnaast trekt hij de representativiteit van de bronnen die zij gebruiken in twijfel. Op basis van een klein aantal publicaties uit de tijd

van de slavenhandel trekken zij de conclusie dat het leven aan boord als een hel was. Den Heijer en anderen zijn het hier niet mee eens. Zo zegt Rodger dat de discipline aan boord van schepen uit de achttiende eeuw al verlicht was en gebaseerd was op christelijke principes. Volgens Den Heijer verliepen slavenschepen gezien vanuit de context van de achttiende eeuw normaal. Hij geeft toe dat aan boord van slavenschepen geweld en seksueel misbruik voorkwam, maar dit was eerder uitzondering dan regel. Ondanks dat studies als die van Rediker en Christopher veel vertellen over de retoriek waarmee abolitionisten streden tegen de slavenhandel en over de manier waarop wij nu naar deze mensenhandel kijken, vertellen ze weinig over de wereld van de achttiende eeuw.

Gebaseerd op de uitspraak van Den Heijer dat de slavenreizen normaal verliepen, is in deze scriptie onderzocht waarom de slavenreizen normaal verliepen. Daarvoor is gebruik gemaakt van gegevens uit het archief van de Middelburgse Commercie Compagnie. Dit archief, dat in mei 2011 is opgenomen in het 'Memory of the World Register' van UNESCO, bevat tal van scheepsjournalen, negotieboeken, monsterrollen en brieven van kapiteins die veel gegevens bevatten over het leven en werken aan boord van de slavenschepen. De MCC was een organisatie die in totaal 113 slavenschepen heeft uitgereed. Daarop hebben 46 verschillende kapiteins gevaren, waarvan ruim driekwart twee of meer reizen heeft gemaakt. Dit laatste gebruikt Den Heijer als argument dat de directie vaak tevreden was met de prestaties van de kapitein.

Voordat een kapitein met zijn schip vertrok, kreeg hij van de reders een lange brief met aanbevelingen en voorschriften mee. Een aantal van deze voorschriften was gewijd aan het handhaven van de discipline aan boord. De voorschriften met betrekking tot de disciplinehandhaving veranderden nauwelijks tussen 1755 en 1775. Andere instructies, zoals het verbod op het verkopen van de scheepssloep en het rapporteren van bedorven proviand, zijn in deze jaren toegevoegd. Over het algemeen zijn er geen artikelen weggehaald en zijn er alleen maar artikelen bijgekomen.

Aan de hand van vijf slavenreizen is onderzocht hoe het gesteld was met de discipline aan boord van de slavenreizen van de MCC. Er is voor de reizen van deze vijf schepen gekozen, omdat deze schepen een volledige driehoeksreis aflegden. Daarnaast waren van deze schepen het scheepsjournaal, de monsterrol, de brieven van de gezagvoerders aan de directie en de notulen van de directie beschikbaar. Een laatste reden is dat deze reizen met een interval van ongeveer vijf jaar plaatsvonden, waardoor de reizen plaatsvonden tijdens de jaren 1755, 1760, 1765, 1770 en 1775.

Hoewel er kleine verschillen waren tussen de vijf onderzochte reizen en het totaal aan slavenreizen van de MCC, kan op basis van de meeste gegevens gezegd worden dat de vijf schepen zo goed als representatief zijn voor alle slavenreizen van de MCC. De *Philadelphia* week enigszins af, doordat de samenstelling van de bemanning anders was dan de gemiddelde samenstelling van de bemanning van de MCC-schepen. De *Zanggodin* week enigszins af, doordat er minder slaven aan boord werden ingeladen en het schip meer gericht was op de handel in goud en ivoor. Echter, de meeste gegevens en cijfers van de vijf onderzochte reizen kwamen overeen met de gemiddelde gegevens en cijfers van het totaal aan slavenreizen van de MCC. Daardoor is het ook te rechtvaardigen dat conclusies met betrekking tot de discipline aan boord van de vijf onderzochte slavenschepen representatief zijn voor het totaal aan slavenschepen van de MCC.

Op basis van het voorgaande kan een eerste antwoord gegeven worden op de vraag waarom de slavenreizen van de MCC normaal verliepen. Ze waren normaal, omdat ze grotendeels volgens plan ofwel in overeenstemming met de instructies verliepen. De kapiteins volgden de instructies zo goed mogelijk op, voeren naar de juiste bestemmingen, namen contact op met correspondenten in Afrika en Amerika, kochten slaven, goud en ivoor in, zorgden ervoor dat de slavenverblijven schoongemaakt werden en schreven brieven aan de directie van de MCC om hen op de hoogte te houden van hun verrichtingen. Het lag niet in het plan van de MCC opgesloten dat schepen lekkage zouden krijgen of langer dan gemiddeld over de inkoop van slaven deden. Dit waren eerder onvoorziene omstandigheden, dan dat de kapitein hier veel aan kon doen.

Naast de meer zakelijke instructies, kregen de kapiteins ook instructies mee met betrekking tot het handhaven van de discipline aan boord en de behandeling van de slaven. Dit onderzoek is vooral ingegaan op de handhaving van de discipline en maar kort over de behandeling van de slaven. Echter, in een onderzoek binnen het thema van de slavenhandel is het onmogelijk om niets over de slaven te zeggen. In het laatste deel van dit onderzoek is daarom onderzocht hoe de verschillende opvarenden met elkaar omgingen. Een slavenreis verliep daarbij normaal als de bemanning in goede harmonie met elkaar omging en de kapitein het scheepsvolk en de slaven volgens de hem opgedragen instructies behandelde. Hierbij is het goed om op te merken dat op basis van de bronnen vooral geconcludeerd kan worden dat de rapportage van de reis klopte met de instructie die vooraf aan de kapitein gegeven werd. Het is moeilijk om een conclusie te onderbouwen waarin naar voren komt wat het scheepsvolk zelf normaal of gangbaar vond. Hier valt op basis van verklaringen van matrozen iets over te zeggen, maar het bronmateriaal dat hiervoor aanwezig is, is beperkt.

De slaven aan boord van de slavenschepen van de MCC hadden het zwaar. Een groot deel van de dag moesten zij dicht opeengepakt in een warme en bedompte ruimte verblijven. Zij kregen wel dagelijks tweemaal te eten en te drinken, maar hadden verder weinig bewegingsruimte. Als de slavenverblijven werden schoongemaakt, dan konden zij even bewegen, maar ook dan stonden zij dicht opeengepakt op het dek. Ondanks deze omstandigheden vonden er op de slavenschepen van de MCC weinig slavenopstanden plaats en is er weinig melding gemaakt van afranseling of mishandeling van slaven. Dit laatste is geen sluitend bewijs dat er aan boord van de slavenschepen weinig mishandeling plaatsvond. Toch is het opvallend dat er een aantal keer wel melding van gemaakt wordt. Daaruit kan worden geconcludeerd dat er doelbewuste afranselingen plaatsvonden, die dienden tot afschrikwekkend voorbeeld voor andere slaven. Deze doelbewuste afranselingen kwamen niet regelmatig voor en werden door kapiteins in hun journalen opgeschreven. Naast deze doelbewuste afranselingen kan het goed zijn dat bemanningsleden af en toe of met regelmaat een klap of trap uitdeelden aan de slaven. Hierover staat niets vermeld in de archiefstukken. Als dit al voorkwam, dan was dit niet zo erg dat slaven als gevolg daarvan overleden of ernstig geblesseerd raakten. In het laatste geval zou zo'n slaaf moeilijk te verkopen zijn en moest een kapitein dit verklaren aan zijn opdrachtgevers. Vanuit de maatstaven van de eenentwintigste eeuw gezien waren deze mogelijke pesterijen en mishandelingen door bemanningsleden zeer mensonterend. Echter, gezien vanuit de maatstaven van de achttiende eeuw en op basis van het beschikbare bronmateriaal is het niet mogelijk om te concluderen dat de slaven bewust heel wreed behandeld werden door de officieren en het scheepsvolk.

Naast slaven die wegliepen, liepen ook bemanningsleden weg. Zij deserterden zowel in Afrika als in Amerika. Een verklaring voor het weglopen in Amerika is volgens Emmer dat matrozen probeerden om dienst te nemen op een ander schip dat eerder naar Nederland vertrok. Dit wordt bevestigd door een matroos van de *Middelburgs Welvaren*. Hij nam dienst op een schip dat eerder naar Nederland zou vertrekken, maar werd ontdekt. Vervolgens werd hij niet afgeranseld door de kapitein, maar in een fort op Curaçao gevangen gezet. Uiteindelijk werd hij vlak voor het vertrek van de *Middelburgs Welvaren* weer vrijgelaten en aan boord teruggebracht. Over andere opvarenden die in Amerika deserterden, kan ook niet gezegd worden dat ze deserterden omdat ze slecht behandeld of zelfs mishandeld werden. De weglopers van de *Philadelphia* vluchtten van het schip, omdat ze betrapt waren tijdens het stelen van cacao en de oppermeester van de *Zanggodin* bleek een zeer slecht gevulde medicijnkist te hebben. Daardoor lijkt het erop dat zij uit angst voor de straf die hen te wachten stond, waren gevlucht. Aangezien verklaringen van bemanningsleden over de

diefstal op de *Philadelphia* bij de gouverneur van Curaçao werden afgelegd, zal deze ook verantwoordelijk zijn geweest voor de bestraffing van de dieven. Hiermee wordt ontkracht dat de kapitein een wreed man was die het recht in eigen hand nam. Dat kapiteins van de MCC geen wrede mannen waren, maar een bepaalde mate van betrokkenheid toonden richting hun bemanningsleden, bleek verder uit het feit dat zij een zoektocht instelden naar weggelopen bemanningsleden in Amerika. Voor de kapitein was het immers voordeliger geweest om met minder bemanningsleden de thuisreis te maken, omdat de salariskosten dan een stuk lager zouden zijn. Echter, tegen dit laatste valt in te brengen dat bemanningsleden niet voor niets wegliepen. Een zoektocht naar een weggelopen bemanningslid ging daardoor in tegen de wil van dit bemanningslid.

Voor weggelopen bemanningsleden voor de kust van Afrika is het lastiger om een goede verklaring te formuleren. Emmer gaf daarbij aan dat de sfeer aan boord soms zo slecht was, dat bemanningsleden deserteerden zodra het schip op de kust van Afrika was aangekomen. Deze slechte sfeer werd veroorzaakt door spanningen tussen zeelieden van diverse herkomst die op een slavenschip voeren. Vanuit archiefstukken van de onderzochte schepen valt de bewering dat bemanningsleden wegliepen vanwege de slechte sfeer aan boord niet te bevestigen, maar ook niet te ontkennen. Verklaringen van Rediker en Christopher dat matrozen slecht werden behandeld en slecht te eten kregen, kloppen echter niet. Zowel officieren als matrozen van de *Philadelphia* gaven namelijk aan in een verklaring over de weggelopen matrozen, dat deze weggelopen matrozen niet op een onredelijke manier waren behandeld en dat ze niets te klagen hadden over het eten en drinken. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de kapitein en zijn officieren in de journalen en brieven die zij schreven, ook schreven vanuit hun eigen belangen. De kritiek die in deze scriptie is geuit op de standplaatsgebondenheid van abolitionisten, is daardoor ook te uitten op verklaringen van officieren van de MCC. Echter, omdat er ook verklaringen zijn van matrozen, durf ik toch de conclusie te maken dat het scheepsvolk aan boord van de schepen van de MCC niet onredelijk behandeld werd.

Andere incidenten waaruit naar voren kwam dat de kapitein niet wreed handelde, waren de dronken matroos aan boord van de *Nieuwe Hoop* en de dronken bootsman aan boord van de *Drie Gezusters*. In beide gevallen handelde de kapitein mild. Op basis van de instructies mocht hij hen straffen door hen van boord te zetten. Dit deed hij echter niet. Hij was zelfs bereid om hen een nieuwe kans te geven. In het geval van de *Drie Gezusters* kreeg de bootsman ook een nieuwe kans. In het geval van de *Nieuwe Hoop* werd de dronken matroos

uiteindelijk van boord gehaald, omdat de rest van de bemanning niet met hem verder wilde varen. De officieren van de *Nieuwe Hoop* hebben hem echter niet gestraft en mishandeld.

Ten slotte is niet bekend dat slaven of bemanningsleden aan boord van de onderzochte schepen als gevolg van mishandeling om het leven kwamen. Zij kwamen om het leven door ziekte of arbeidsongevallen. De meeste slaven en bemanningsleden overleden door ziekte. Een aantal overleed als gevolg van verdrinking. Het mortaliteitpercentage van de vijf onderzochte schepen lag in vergelijking met het gemiddelde percentage van het totaal aantal reizen van de MCC lager.

Kortom, op basis van de vijf onderzochte slavenreizen, die grotendeels representatief zijn voor het geheel aan slavenreizen van de MCC, blijkt de stelling van Den Heijer dat slavenreizen – in de context van de achttiende eeuw – normaal verliepen te kloppen. De slavenreizen verliepen grotendeels volgens het plan dat de directie van tevoren had bedacht en de kapiteins van de MCC volgden de meegekregen instructies goed op. Als ze afweken van de instructies, dan kwam dit niet tot uiting in een wrede behandeling van de bemanning, maar kwamen bemanningsleden er juist beter vanaf. Uiteraard zijn er enkele voorbeelden van andere slavenschepen van de MCC waar wel sprake was van mishandeling van de bemanning, maar dit zijn incidenten. Het algemene beeld van de slavenreizen van de MCC is dat deze normaal verliepen.

In dit onderzoek is vooral ingegaan op de onderlinge verhouding tussen de officieren en het scheepsvolk en is de verhouding tussen de bemanning en de slaven terzijde aan bod gekomen. Ook technische aspecten over de bouw en inrichting van een slavenschip en communicatieve aspecten zoals correspondentie tussen de directie van de MCC en handelsagenten in Afrika en Amerika zijn slechts zijdelings benoemd. Ook is het goed om de stelling van Den Heijer dat de slavenreizen normaal verliepen te toetsen aan de hand van nog meer schepen. Rondom het terrein van de Nederlandse slavenhandel is daarom nog ruim voldoende werk te verzetten. Het MCC-archief heeft al veel van haar geheimen prijs gegeven, maar nog lang niet alle. Ondanks dat de slavenhandel vanuit de context van de eenentwintigste eeuw gezien een schaduwkant is van de Nederlandse geschiedenis, is het belangrijk om tot een zo juist en objectief mogelijk beeld te komen van het menselijk handelen in de tweede helft van de achttiende eeuw. Daarom is het van belang dat het onderzoek naar de Nederlandse slavenhandel door blijft gaan, zodat de beeldvorming van de Nederlandse slavenhandel in het collectief geheugen zoveel mogelijk op toetsbare feiten zal gaan berusten.

Bronnen- en literatuurlijst

A Primaire bronnen

Zeeuws Archief te Middelburg (ZA)

- Middelburgse Commercie Compagnie (20)
- Inv.nr. 20-21 Notulen van vergaderingen van directeuren
- 327.1 Artikelen en Ordre *Drie Gezusters*
 - Generale Instructie
 - Nadere Instructie
 - 329 Journaal *Drie Gezusters*
 - 330 Negotieboek *Drie Gezusters*
 - 331, Monsterrol *Drie Gezusters*
 - 332.2 Cargazoelijst *Drie Gezusters*
 - 773 Artikelen en Ordre *Middelburgs Welvaren*
 - Generale Instructie
 - Nadere Instructie
 - 774 Brieven van gezagvoerders aan directeuren
 - 793 Journaal *Middelburgs Welvaren*
 - 795 Negotieboek *Middelburgs Welvaren*
 - 797 Monsterrol *Middelburgs Welvaren*
 - 799.2 Cargazoelijst *Middelburgs Welvaren*
 - 817 Artikelen en Ordre *Nieuwe Hoop*
 - Generale Instructie
 - Particuliere Instructie
 - 818 Brieven van gezagvoerders aan directeuren
 - 853 Journaal *Nieuwe Hoop*
 - 854 Negotieboek *Nieuwe Hoop*
 - 856 Monsterrol *Nieuwe Hoop*
 - 857.2 Cargazoelijst *Nieuwe Hoop*
 - 889.3 Artikelen en Ordre *Philadelphia*
 - Diverse verklaringen bemanningsleden
 - Generale Instructie
 - Particuliere Instructie
 - 890 Brieven van gezagvoerders aan directeuren
 - 936 Journaal *Philadelphia*
 - 938 Negotieboek *Philadelphia*
 - 940 Monsterrol *Philadelphia*
 - 942.2 Cargazoelijst *Philadelphia*
 - 1366.3 Artikelen en Ordre *Zanggodin*
 - Diverse verklaringen bemanningsleden
 - Eerste Particuliere Instructie
 - Generale Instructie

- Tweede Particuliere Instructie
- 1385 Journaal *Zanggodin*
 1387 Negotieboek *Zanggodin*
 1389 Monsterrol *Zanggodin*
 1390.2 Cargazoenlijst *Zanggodin*

Koninklijke Bibliotheek (KB)

Middelburgsche Courant

B Literatuur

- Austen, R.A., 'The slave trade as history and memory: confrontations of slaving voyage documents and communal tradition', *The William and Mary Quarterly* 58.1 (2001) 230-245.
- Bailyn, B., 'Considering the Slave Trade: History and Memory', *The William and Mary Quarterly* 58.1 (2001) 245-252.
- Behrendt S.D., 'Crew mortality in the transatlantic slave trade in the eighteenth century', *Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 18 (1997) 49-71.
- Boom, B. van der, *Wij weten niet van hun lot: gewone Nederlanders en de Holocaust* (Amsterdam 2012).
- Brown, V., *The reaper's garden: death and power in the world of Atlantic slavery* (Cambridge 2008).
- Christopher, E., *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes 1730-1807* (Cambridge 2006).
- Earle, P., *Sailors: English merchant seamen, 1650-1775* (London 1998).
- Eijgenraam, M.J., 'Menschlievendheid en eigen belang', de behandeling van de slaven aan boord van de schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie', offprint uit *Archief MKZGW* (1990).
- Emmer, P.C., 'De laatste slavenreis van de Middelburgsche Commercie Compagnie', *Economisch- en sociaalhistorisch jaarboek* 33 (1971) 72-123.
- Emmer, P.C., *De Nederlandse slavenhandel 1500-1850* (Amsterdam 2003).
- Flinkenflögel, W., *Nederlandse slavenhandel: 1621-1803* (Utrecht 1994).
- Heijer, H.J. den, *Het slavenschip* (oratie, Leiden 2011).
- Heijer, H.J. den, 'Vergeten, herinneren en onderzoeken', in: Daalder, R., Tang, D.J. en L. Balai, *Slaven en schepen in het Atlantisch gebied* (Leiden 2013)
- Linebaugh, P. en M. Rediker, *The many-headed Hydra: sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic* (Boston 2000)
- Mersch, A.A. van der, *De Scheepsraad* (Utrecht 1868).
- Paesie, R., *Geschiedenis van de MCC* (Zutphen 2014)
- Poortvliet, P.F., *De bemanningen der schepen van de Middelburgsche commercie compagnie 1721-1803* (Kapelle 1995).
- Postma, J.M., *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge 1990).
- Postma, J.M., *The Atlantic Slave Trade* (Westport 2003).
- Priester, L.R., *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1569-1863* (Middelburg 1987).

- Priester, L.R., 'De behandeling van slaven door de slavenhandelaren van de Middelburgse
Commercie Compagnie', *Zeeuw Tijdschrift* 39.1 (1989) 8-20.
- Rediker, M., *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (Cambridge 1987).
- Rediker, M., *The slave ship: a human history* (London 2008).
- Reinders Folmer-Van Prooijen, C., *Van goederenhandel naar slavenhandel, de
Middelburgse Commercie Compagnie* (Middelburg 2000).
- Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain 1649-1815*
(London 2004).
- Smallwood, S.E., *Saltwater Slavery* (Cambridge 2007).
- Taylor, E.R., *If we must die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave
Trade* (Baton Rouge 2006).
- Thomas, H., *The Slave Trade, the History of the Atlantic Slave Trade: 1440-1870* (New
York 1997).
- Unger, W.S., 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II',
Economisch-Historisch Jaarboek 28 (1958-1960) 3-148.
- Vrijman, L.C., *Slavenhalers en slavenhandel* (Amsterdam 1943).