



‘Op Africa Gevaaren’

Een verkenning van de Nederlandse scheepvaart op Guinea
voor de tweede helft van de achttiende eeuw, 1756-1791



Geoffrey Harteveld

s9608842

Voor Roisin en Marieke

Verantwoordingen afbeeldingen omslag:

Boven: Nationaal Archief, Den Haag, Kaartcollectie Buitenland Leupe, nummer toegang 4.VEL, inventarisnummer 150, "Kaart van de Kust van Guinea, tusschen Caap Tres Puntas en Cormantyn", uitsnede.

Onder: Nationaal Archief, Den Haag, Kaartcollectie Buitenland Leupe, nummer toegang 4.VEL, inventarisnummer 100, "Kaart van den Noorder- en Zuider Atlantischen Oceaan", uitsnede.

Inhoud

Inleiding	4
Hoofdstuk 1: Het begin van de WIC	7
Hoofdstuk 2: 1756 – 1770	11
Hoofdstuk 3: 1771 – 1779	23
Hoofdstuk 4: 1781 – 1791	34
Conclusie	47
Literatuurlijst	49
Lijst van archivalia	50
Bijlagen	51
Bijlage 1.1: NL-HaNA 1.05.06 VWIS 1244	51
Bijlage 1.2: NL-HaNA 1.05.06 VWIS 1244 in grafiek	53
Bijlage 2: NL-HaNA 1.05.01.02 WIC 928	54
Bijlage 3: NL-HaNA 1.11.01.01 Aanwinsten 2093	55

Inleiding

In de afgelopen decennia is de historische interesse in de geschiedenis van de Nederlandse activiteiten in het Atlantisch gebied behoorlijk gegroeid. Nadat de geschiedenis van de koloniën in Afrika en in ‘de West’ jarenlang het ondergeschoven kindje waren ten opzichte van de geschiedenis van de ons koloniale rijk in Azië, mag de geschiedenis van de Nederlandse koloniale en handelsactiviteiten in het Atlantisch gebied zich op een groeiende mate van belangstelling verheugen. Zo is er onderzoek verricht naar de West-Indische Compagnie door Henk den Heijer¹, heeft Johannes Postma het Nederlandse aandeel in de slavenvaart geanalyseerd en recentelijk zijn ook de voormalige Nederlandse koloniën in West-Afrika onderwerp van onderzoek geworden. Deze ontwikkelingen maken duidelijk dat de Nederlandse koloniale geschiedenis meer omvat dan enkel het opgebouwde imperium in de gordel van Smaragd en de handelsnederzettingen op Ceylon en Deshima.

Dat er nog niet zo lang geleden vooral nadruk op het Aziatische zijde van de Nederlandse koloniale geschiedenis werd gelegd, kan mogelijk worden verklaard omdat hier sprake is van een succesverhaal, dat samenhangt en vergelijkbaar is met het rooskleurige beeld van de ‘Gouden Eeuw’. Na een vestiging van een machtsbasis op Java wisten de Nederlanders via de VOC in de zeventiende en achttiende eeuw hun invloed geleidelijk uit te breiden in de Indonesische archipel. Voor de negentiende eeuw mogen we zelfs voorzichtig spreken van Nederlands imperialisme, waarbij Nederlands-Indië uitgroeide tot de belangrijkste kolonie binnen het Nederlandse koninkrijk.² Een dergelijk succesverhaal lijkt te ontbreken in onze Atlantische koloniale geschiedenis. Hoewel de WIC in de eerste helft van de zeventiende eeuw een voortvarende start kende, werd het beeld, zoals dit in de populaire geschiedschrijving van de twintigste eeuw werd geschetst, voornamelijk overheerst door het ogenschijnlijk kwijnende bestaan van de WIC vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw en de gehele achttiende eeuw. Suriname en de Antillen kennen we als Nederlandse koloniën in het Atlantisch gebied, maar dat het Afrikaanse Elmina tot 1872 óók een Nederlandse kolonie is geweest, is doorgaans een stuk minder bekend bij het grote publiek. De bescheiden koloniale bezittingen en de discussie over de rol van de Nederlanders in de slavenhandel hebben, samen met de overschaduwing door onze Aziatische koloniale geschiedenis, lange tijd geleid tot een achterblijvende interesse in dit stuk van de Nederlandse geschiedenis.

Toch is de achttiende eeuw bepaald geen oninteressante periode voor onderzoek naar de Nederlandse koloniale geschiedenis. Zo is het boeiend om te zien hoe Nederland zich voor het grootste deel van deze eeuw staande heeft weten te houden gedurende de conflicten tussen diverse Europese staten, zoals de Spaanse en Oostenrijkse Successieoorlogen en de Zevenjarige Oorlog. Hoewel men in Republiek zoveel mogelijk buiten conflicten probeerde te blijven door middel van neutraliteit, konden de gevolgen van dergelijke conflicten ook buiten Europa in de koloniale gebieden worden opgemerkt. Soms in negatieve zin, bijvoorbeeld wanneer Franse kapers actief waren in West-Afrikaanse wateren, dan juist weer in positieve zin, wanneer zich nieuwe handelsmogelijkheden aandeden voor Nederlandse schepen. Maar ook wanneer we ons beperken tot de Nederlandse handelsvaart, ook dan kunnen we verschillende ontwikkelingen waarnemen in de achttiende eeuw. Zoals het afbrokkelen van het handelsmonopolie op de Afrikaanse kust van de WIC na 1730 en, hiermee samenhangend, de ontwikkeling van de vrijhandel door particuliere Zeeuwse en Hollandse schepen. Of de veranderende rol van de WIC na het wegvallen van het handelsmonopolie. Zelfs al zouden we de achttiende eeuw stereotypisch blijven typeren als eeuw van verval, dan nog is het op z’n minst de moeite waard om te

¹ Henk den Heijer, Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika (Zutphen 1997) en Henk den Heijer, De Geschiedenis van de WIC (2^e druk; Zutphen 2002).

² C. Fasseur, ‘Een koloniale paradox. De Nederlandse expansie in de Indonesische archipel in het midden van de negentiende eeuw (1830-1870).’, Tijdschrift voor Geschiedenis 92 (1979) 162-186.

onderzoeken op welke wijze dit verval zich dan wel zou hebben aangediend. Dat wil ik uiteenzetten in deze scriptie.

De centrale vraag in dit onderzoek is dan ook welke veranderingen er zich in de Nederlandse scheepvaart op de kust van West-Afrika hebben voorgedaan tussen 1740 en 1791 en waarom deze veranderingen hebben plaatsgevonden. Om op deze hoofdvraag antwoord te kunnen geven, dringen deelvragen zich op. Hoe groot was de invloed van conflicten zoals de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) en de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) op de Nederlandse handelsvaart op Afrika? Maar ik zal niet alleen stil staan bij de invloed van politieke ontwikkelingen. Ook economische aspecten komen aan bod: hoe was bijvoorbeeld de intercontinentale Nederlandse handelsvaart georganiseerd en welke veranderingen deden zich voor? En hoe kunnen deze veranderingen worden verklaard? Dit betoog heeft als doel het in kaart brengen van de Nederlandse commerciële vaart op Afrika tussen 1740 en 1791 en de veranderingen die daarbij gepaard gingen.

Ik kies voor de periode tussen 1740 en 1791 om verschillende redenen. Ten eerste staat deze periode vol van een voortdurend krachtmeten tussen reeds gevestigde Europese machten, zoals Groot-Brittannië, Frankrijk, de Republiek, Spanje en Portugal. Enkele van deze staten speelden al geruime tijd een belangrijke Europese politieke rol, zoals Groot-Brittannië, Frankrijk en de Republiek. Andere staten, zoals Spanje en Portugal waren op het Europese toneel minder invloedrijk geworden dan voorheen, maar daar stond tegenover dat zij nog altijd de beschikking hadden over een groot koloniaal rijk. Tegenover deze gevestigde machten stonden nieuwkomers, zoals Pruisen, Rusland en Oostenrijk. Hoewel deze staten geen rol speelden in West-Afrika zelf, groeide de invloed van deze staten in de achttiende eeuw op het Europese politieke toneel. Het kwam dan ook diverse malen tot een treffen, zoals tijdens de eerder genoemde Oostenrijkse Successieoorlog en de Zevenjarige Oorlog. Deze krachtmetingen leidden tot nieuwe machtsevenwichten, zowel binnen Europa als daarbuiten in de vorm van koloniale bezittingen en kenmerken deze periode daarmee tot een periode van verandering. De verwachting is dat dit gevolgen moet hebben gehad voor de Nederlandse commerciële vaart op Afrika, hetgeen met deze studie zal worden onderzocht.

Een tweede reden voor plaatsing van het onderzoek in deze periode is dat er niet alleen sprake was van nieuwe ontwikkelingen op politiek-militair terrein. De tweede helft van de achttiende eeuw kende ook veranderingen binnen bijvoorbeeld de wetenschap. Voorbeelden hiervan zijn de Verlichting en het daarmee gepaard gaande nieuwe denken over inrichting van de staat en economie, recht en de beschikking van de vrije wil van de mens. Dit nieuwe denken leidde in het laatste kwart van de achttiende eeuw tot veranderingen in de vorm van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog, de Franse Revolutie maar ook tot het ontstaan van de Industriële Revolutie in Groot-Brittannië. Het gaat te ver om laatstgenoemde ‘omwenteling’ mee te nemen in dit onderzoek, maar we kunnen stellen dat de te onderzoeken periode zeker gezien mag worden als periode van nieuwe ontwikkelingen. Met de nodige slag om de arm zou gesteld kunnen worden dat de roep om afbraak van het handelsmonopolie van de WIC eind jaren '20 al een voorbode is van het nieuwe economische denken met de nadruk op vrijhandel in plaats van mercantilisme en monopolies.

Een derde en laatste reden voor de keuze van de genoemde periode voor onderzoek ligt in het feit dat eerder onderzoek zich enerzijds heeft geconcentreerd op de periode vóór het vervallen van het handelsmonopolie van de WIC in 1734 en anderzijds de periode van vrijhandel vooral is onderzocht vanuit het perspectief van de slavenhandel. Den Heijer heeft uitvoerig onderzoek gedaan naar de WIC, maar het zwaartepunt van zijn studies heeft hij gelegd bij de periode van het monopolie, dus tot 1740. Postma heeft in het kader van een brede studie naar het Nederlandse aandeel in de slavenhandel weliswaar de periode tussen 1734 en 1791 onderzocht, maar beperkt zich louter tot de slavenhandel en laat daarmee aspecten links liggen, zoals de retourvaart tussen Nederland en West-Afrika en de Portugese tabakshandel die essentieel was voor de handel in slaven. Met deze studie wil ik juist een

overkoepelend beeld verschaffen van de Nederlandse handelsvaart op West-Afrika, waarbij eventuele zijtakken naar andere gebieden worden gevolgd die essentieel zijn voor het bestaan van die handelsvaart.

In deze studie zal de periode 1740-1791 chronologisch worden opgedeeld in een aantal periodes: 1740-1760, 1760-1770 en 1770-1791. Voor iedere periode zal telkens een aantal terugkerende zaken worden onderzocht. Voor het bronnenmateriaal heb ik voornamelijk gebruik gemaakt van het archief van de Tweede WIC in het Nationaal Archief in Den Haag. Een andere door mij geraadpleegde bron betreft het archief van de Verspreide West-Indische Stukken, wat op dezelfde plaats wordt bewaard. Enerzijds gaat het om kwantitatief onderzoek, zoals aantallen schepen, hoeveelheden van vracht en handelsvolumes, maar ook ontvangen inkomsten en relevante uitgaven. Anderzijds zal er ook kwalitatief onderzoek worden verricht, zoals het verklaren van de in het kwantitatieve onderzoek gevonden veranderingen of het analyseren van de effecten van specifieke ontwikkelingen op de Nederlandse handelsvaart op West-Afrika. Hierbij kan worden gedacht aan politieke en militaire ontwikkelingen, maar ook economische veranderingen zoals prijsontwikkelingen op Europese en koloniale markten. Het opdelen in kortere periodes zou het onderzoek moeten faciliteren. Op deze manier is het mogelijk om bepaalde vaste elementen tussen de periodes met elkaar te vergelijken, waarbij een algeheel verloop over de gehele periode kan worden geschetst. In een afsluitend hoofdstuk zullen vervolgens de conclusies van de afzonderlijke hoofdstukken naast elkaar worden gelegd om een samenvattend beeld te schetsen van de ontwikkelingen in de Nederlandse handelsvaart op Afrika over de gehele periode 1740-1791.

Hoofdstuk 1: Het begin van de WIC

De Nederlandse interesse voor het drijven van handel op de kusten van West-Afrika dateert al vanaf het einde van de zestiende eeuw. De organisatie van deze handel had een particulier karakter, waarbij de onderneming zich aanvankelijk beperkte tot het uitreden van een schip, gefinancierd door meerdere investeerders die allen een 'part' (aandeel) in de kosten voor het uitreden hadden genomen, de zogenoemde 'partenrederij'; Bij de terugkomst in Nederland werden de in Afrika ingekochte waren verkocht op de plaatselijke markt, waarna de winsten werden verdeeld (of de verliezen doorberekend) over de aandeelhouders. Hiermee werd de onderneming dan verleden tijd.

Rond de periode van het Twaalfjarig Bestand begonnen rederijen zich te verenigen in handelscompagnieën, om de onderlinge concurrentie te reguleren en de risico's klein te houden die de vaart op Afrika met zich meebracht.³ Het verenigen in compagnieën bracht de Nederlanders in vergelijking met de eerdere individuele ondernemingen in een sterkere positie ten opzichte van de georganiseerde koloniale handelsvaart door Spaanse en Portugese schepen, waarbij de centrale overheid zich nadrukkelijk manifesteerde. In de Republiek was de overheid een stuk terughoudender, mede door de sterke particulier gerichte blik van de steden in de Republiek, wat een overblijfsel van de Opstand tegen de Spaanse vorst was. Pas in 1621, bij het aflopen van het Twaalfjarig Bestand tussen de Republiek en Spanje, kwam het tot de oprichting van de West Indische Compagnie. Doel van deze organisatie was het bevorderen van de Nederlandse scheepvaart en handel en zeker ook het bestrijden van de Spanjaarden en Portugezen in het Atlantisch gebied. Het werkveld dat de WIC bestreek, omvatte de westkust van Afrika tot Kaap de Goede Hoop, de oost- en westkust van Zuid-Amerika, de oostkust van Noord-Amerika en het Caribisch gebied.

Al snel ontplooiden de WIC activiteiten om vaste voet op West-Afrikaanse bodem te krijgen, met name voor het drijven van handel. Weliswaar had de WIC bij de oprichting de particuliere Nederlandse bezittingen overgenomen, maar de Portugezen bezaten nog een sterke positie in West-Afrika. Na enkele vruchteloze pogingen slaagde de WIC er in 1637 in na een bombardement van vijf dagen om het belangrijkste Portugese fort, São Jorge da Mina, te veroveren.⁴ Compagnieën van andere Europese mogendheden zoals Engeland en Frankrijk waren lange tijd niet bij machte om het de Nederlanders op de Goudkust erg lastig te maken, waardoor deze hun positie gedurende de zeventiende eeuw wisten te consolideren. Hiermee begon een lange periode van Nederlandse aanwezigheid op de Goudkust die tot 1872 zou duren.

Toch bleek de WIC niet onder een gelukkig gesternte te zijn geboren. De vergelijking met de VOC werd en wordt regelmatig getrokken en de magere resultaten van de WIC in het Atlantisch gebied staken behoorlijk af bij de goede resultaten van de VOC in Azië. Het is de vraag of een één op één vergelijking van beide organisaties wel terecht is vanwege de verschillende werkzaamheden en omstandigheden waarmee zij te maken hadden. De WIC raakte vaker betrokken bij militaire acties in het kader van oorlog dan de VOC. Een vergelijking tussen beide valt echter buiten het bestek van dit onderzoek. Feit is dat de financiële situatie van de WIC begin jaren zeventig van de zeventiende eeuw zo nijpend was geworden dat men besloot om de compagnie op te heffen en een doorstart te laten maken. In 1674 maakte de oorspronkelijke WIC dan ook plaats voor de Tweede WIC.

Het was de bedoeling dat deze Tweede WIC zich meer op handel dan op militaire activiteiten zou gaan richten. Desondanks bleef er veel bij het oude. Hoewel de Tweede WIC enkele organisatorische veranderingen had ondergaan, behield zij de bestuurlijke structuur die was opgebouwd rond vijf kamers. Binnen deze kamers waren de belangrijkste gewesten en steden aan de kustlijn van de Republiek waren vertegenwoordigd: Amsterdam, Zeeland, Noorderkwartier (Hoorn en

³ Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 11.

⁴ Den Heijer, *De Geschiedenis van de WIC*, 78.

Enkhuizen), Maze (Rotterdam) en Stad en Lande (Groningen en Friesland). Volgens een negensleutel was het aantal vertegenwoordigers van de kamers in de overkoepelende raad van de Heren Tien bepaald: Amsterdam 4/9 deel, Zeeland 2/9 deel en de overige drie kamers elk 1/9 deel.⁵ Uit deze verdeling blijkt dat vooral Amsterdam en Zeeland de dienst uitmaakten binnen deze organisatie. Dit was niet verwonderlijk omdat in Amsterdam, Vlissingen en Middelburg grote rederijbedrijven met dito handelsvloten gevestigd waren. Hoewel de WIC tot 1730 officieel het alleenrecht had op de vaart en handel op de westkust van Afrika, tot 1734 beperkt tot enkel nog het monopolie op een 60 kilometer lange strook van de Goudkust om Elmina, was de scheepvaarttraditie in deze steden van groot belang voor de WIC. Zo werden in de genoemde plaatsen in de Republiek de schepen gebouwd of gehuurd en uitgerust, verzekeringen afgesloten en personeel geworven, met name het hogere kader, zoals schippers en stuurlieden. Ook werden in deze steden de goederen ingekocht waarmee de WIC ruilhandel kon drijven op de Afrikaanse kusten. Het uitreden van schepen door de WIC werd volgens de negensleutel per toerbeurt uitbesteed aan de afzonderlijke kamers.

In Afrika was de uitvalsbasis van de WIC gevestigd in Elmina. Hier zetelde het bestuur van de Afrikaanse bezittingen. Officieel was de Raad het hoogste bestuursorgaan, maar in de praktijk lag de dagelijkse leiding in handen van de directeur-generaal. Meestal werd deze functie bezet door een medewerker van de WIC die al ervaring had opgedaan in lagere bestuursfuncties op de Goud- en Slavenkust. Op deze wijze konden medewerkers carrière maken door steeds te promoveren, totdat men na overlijden van een zittend directeur-generaal door de Raad als opvolger werd voorgedragen bij de Heren Tien in Amsterdam. Soms kwam het voor dat de Heren Tien kozen voor een kandidaat die nog niet eerder in Afrika had gewerkt. Bij de dagelijkse zaken werd de directeur-generaal bijgestaan door een aantal functionarissen met een specifiek taakgebied, zoals de opperkoopman, de equipagemeester, de fiscaal, de vaandrig en een boekhouder-generaal. Vanuit Elmina werden ook de andere Nederlandse forten en factorijen op de kust van Guinea aangestuurd. Daarnaast was Elmina het financiële hart van de WIC in Afrika. Hier hield men de boekhouding bij waaruit men rapporteerde aan Nederland, had men een slavendepot waar men slaven verzamelde voor de verkoop en waarbij belasting op het aantal verkochte slaven kon worden geheven. Verder inde men hier ook de recognitiegelden die Portugese schepen moesten afdragen, indien deze wilden handelen binnen de door de WIC beheerste gebieden. Officieel rekende de WIC de hele Afrikaanse kust van Senegambia tot en met Angola tot haar bestuursgebied, maar in de praktijk hoefden Nederlandse slavenschepen op weg naar Angola niet eerst Elmina aan te doen. De werkelijke invloed van de Nederlanders bleef beperkt tot een kleine straal rond de forten en factorijen en was ook afhankelijk van de prijs die men de Afrikaanse handelaren bood voor hun koopwaar. Hoe beter de prijs, hoe vaker de Afrikaanse handelaren kozen voor zaken doen met de Nederlanders.

In theorie had de WIC via het octrooi het alleenrecht voor de handel op de Afrikaanse westkust verworven, maar zij was zij niet de enige Nederlandse partij die aanwezig was op deze kusten. Met name vanuit Zeeland voeren er regelmatig particuliere schepen naar Afrika voor het drijven van handel en zij trotseerden hierbij het monopolie van de WIC. Hiermee bedreven zij in feite smokkelhandel en deze schepen werden dan ook aangeduid als 'lorrendraaiers'.⁶ De WIC had kruisers in dienst die patrouilleerde in de wateren voor de Goud- en Slavenkust en betrapte smokkelaars werden opgebracht in Elmina. Hoewel de officiële straffen voor de bemanningen van smokkelschepen hoog waren, bleek de praktijk een stuk weerbarstiger. Het kwam vaak voor dat men zich moest laten leiden door de omstandigheden, zodat opgebrachte schepen en de opvarenden niet of slechts licht werden gestraft, maar werden ingezet ten behoeve van de WIC. Dit kon bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een door de WIC vanuit Nederland uitgereed schip werd afgekeurd voor de terugreis,

⁵ Den Heijer, Goud en Slaven, 51.

⁶ Ibidem, 263-264.

bijvoorbeeld vanwege schade door slecht weer op de heenreis. Het opgebrachte smokkelschip werd dan gebruikt om de terugreis te voltooien. Aan deze smokkelvaart kwam een einde toen in de jaren '30 van de achttiende eeuw het monopolie van de WIC werd herzien en uiteindelijk in 1734 de gehele westkust van Afrika werd vrijgegeven voor de handel door particuliere Nederlandse schepen onder betaling van lastgeld aan de WIC.

Naast de Nederlanders waren er ook andere Europeanen actief op de Goud- en Slavenkust. De eerder genoemde Portugezen waren Elmina weliswaar kwijtgeraakt aan de Nederlanders, maar zij bleven actief in deze gebieden. Het ging vooral om de slavenvaart van Afrika naar Brazilië, de grootste koloniale bezitting van Portugal. De vraag vanuit Brazilië naar slaven voor het werk op de plantages was groot. Ondanks dat de Portugezen ook elders in Afrika aanwezig waren, zoals in Angola, Kaapverdië en de vesting Ouidah, bleven de Goudkust en voornamelijk de Slavenkust voor hen een belangrijk gebied om slaven in te kopen in ruil voor tabak. Na de verovering van Elmina verboden de Nederlanders het de Portugezen aanvankelijk om handel te drijven op de Goudkust. Echter vanaf 1689 stond de WIC de handel toe met een in Elmina uitgegeven pas tegen betaling van recognitiegeld aan de WIC door ieder Portugees schip.⁷ Op deze recognitiegelden kom ik later terug.

Andere serieuze Europese concurrentie op de Goud- en Slavenkust verscheen in de tweede helft van de zeventiende eeuw in de vorm van Engelse, Franse, Deense en Brandenburgse handelscompagnieën. De Engelse Royal African Company (RAC) was opgericht in 1672 en ontplooipte haar activiteiten vanuit het fort op Cape Coast.⁸ Weliswaar ondervond de WIC al langer hinder van voorgangers van de RAC, maar zeker vanaf 1672 werd laatstgenoemde organisatie een tegenspeler van formaat. Ondanks dat Engeland en de Republiek na 1688 bondgenoten in Europa waren, gold dit niet voor Afrika. Hoewel er geen sprake was van grote gewapende conflicten, verliep de verstandhouding tussen de Nederlanders en de Engelsen soms uiterst moeizaam. In de loop van de achttiende eeuw werd de positie van de Engelsen op de Goudkust sterker en werd ook de relatie tussen de Republiek en Engeland slechter, met als dieptepunt de Vierde Engelse oorlog tussen 1780 en 1784. Op de gevolgen van dit conflict kom ik terug in hoofdstuk 3.

Naast de Engelsen probeerden ook korte tijd de Fransen en Brandenburgers voet aan de grond in West-Afrika te krijgen, mede als gevolg van de expansiedrift van deze landen eind zeventiende eeuw. In het Senegambia-gebied wisten de Fransen zich met succes te handhaven, maar pogingen om handelsnederzettingen te stichten op de Goudkust waren weinig succesvol. In 1703 werden de Fransen door de WIC uit hun fort te Assiné gejaagd, om niet meer terug te keren.⁹ De Brandenburgs-Afrikaanse Compagnie (BAC), opgericht in 1682 met behulp van een uit de Republiek vertrokken Zeeuwse reder, slaagde er in de jaren '80 in om het fort Gross Friedrichsburg en een handelspost te Takoradi te stichten. Ook bouwden zij een fort op het eiland Arguin dat de WIC na een Franse aanval had verlaten. Blijvend waren deze successen van de BAC niet: de WIC probeerde vanuit haar reeds gevestigde positie het de BAC zo lastig mogelijk te maken om handel te drijven. Voortdurend geldgebrek vanwege verliesgevende handel zorgde voor een afnemende interesse in het overzeese avontuur bij de Brandenburgers en in 1718 kocht de WIC de bezittingen van de BAC over. Arguin viel kort daarna in Franse handen.¹⁰ Ondanks dit verlies in het Senegambia-gebied was de positie van de WIC op de Goudkust sterk en waren alleen de Engelsen in staat om tegenwicht te bieden aan de Nederlanders. Deze situatie zou gehandhaafd blijven gedurende het bondgenootschap tussen Engeland en Nederland na 1688 tot het einde van de Spaanse Successieoorlog in 1713. Deze laatste oorlog had de Republiek op financieel en militair terrein behoorlijk uitgeput, wat de Engelsen de mogelijkheid

⁷ Ibidem, 195.

⁸ Ibidem, 168-169.

⁹ Ibidem, 216.

¹⁰ Ibidem, 181-189.

bood om zich nadrukkelijker te manifesteren in de Europese en de koloniale wateren van Afrika, Noord-Amerika en de Caribische eilanden.

Naast deze concurrentie door andere Europeanen kreeg de WIC in toenemende mate te maken met concurrentie vanuit de Republiek zelf. Al eerder zijn de lorrendraaiers, Zeeuwse smokkelschepen, ter sprake gekomen. Vanuit Zeeland klonk daarnaast steeds harder de roep om het monopolie van de WIC voor Afrika op te heffen. Dit was zeer tegen de zin van de kamer Amsterdam, die juist het handelsmonopolie wilde behouden. Tot halverwege de jaren '20 slaagden de Amsterdammers er in om het monopolie in het octrooi van de WIC te behouden, maar zij kwamen hierin steeds meer alleen te staan. De Zeeuwen slaagden er langzaam in om steun van de meerderheid van de Staten-Generaal te krijgen voor afschaffing van het monopolie. Uiteindelijk mochten de Zeeuwen hun succes bekroond zien met het octrooi van 1730 waarbij het handelsmonopolie van de WIC werd afgeschaft op een kleine kuststrook bij Elmina na. Uiteindelijk werd via een nadere bepaling in 1734 ook deze strook afgeschaft. Voorwaarde voor de vrijhandel was dat Nederlandse schepen voor vertrek naar Afrika aan de WIC een paspoort moesten vragen en lastgeld dienden te betalen.¹¹ Waar de WIC in 1700 nog één van de grootste spelers in de handel op de Afrikaanse westkust was, moest zij in de loop van de achttiende eeuw veel terrein prijs geven aan de Engelsen en had het monopolie plaats gemaakt voor vrijhandel. Hiermee hebben we de grootste veranderingen van de eerste helft van de achttiende eeuw in een notendop behandeld.

¹¹ Den Heijer, De geschiedenis van de WIC, 167-171.

Hoofdstuk 2: 1756 – 1770

In dit hoofdstuk staat de periode van 1753 tot en met 1770 centraal. Het begin van deze periode wordt gekenmerkt door de start van de Zevenjarige Oorlog in 1756. Deze oorlog was onderdeel van een langere reeks van Europese conflicten tussen de rivalen Engeland en Frankrijk, waarbij de koloniën tot het strijdtoneel behoorden en ook andere Europese landen waren betrokken. Tot deze reeks van conflicten worden ook de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) en de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) gerekend.¹² De voortzetting van de oorlog in de koloniale gebieden van de betrokken Europese landen had ook gevolgen voor de handel en scheepvaart aldaar. Zo raakte de aanvoer van slaven door Engelse en Franse schepen vanuit Afrika naar de koloniën op de Caribische eilanden ontregeld als gevolg van oorlogshandelingen. Over en weer werden door Britse en Franse oorlogsschepen slavenschepen opgebracht waardoor er tekorten in de aanvoer van slaven dreigden te ontstaan in de Engelse en Franse Caribische koloniën. Doordat de Republiek niet deelnam aan dit conflict, werden Nederlandse slavenschepen over het algemeen met rust gelaten. Via de Nederlandse koloniën op Sint Eustatius en Curaçao konden slaven doorverkocht worden aan Engelse en Franse handelaren. We zouden in de periode tussen 1753 en 1756 dus een toename mogen verwachten in de vaart van Nederlandse schepen naar de Goudkust, vooral veroorzaakt door slavenschepen.

Om te onderzoeken of deze toename daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, zijn er diverse stukken in het archief van de Tweede WIC die bruikbare gegevens opleveren voor een analyse. Eén van die stukken betreft een lijst van aantallen schepen die tussen 1730 en 1766 in de vrije vaart naar Afrika zijn gevaren.¹³ In feite gaat het om schepen die lastgeld hebben betaald en een paspoort hebben verkregen van de WIC voor de handel op Afrika. De exacte herkomst van de lijst blijkt niet vanuit het document zelf, maar het is waarschijnlijk dat de lijst is opgesteld als onderdeel van een eigen onderzoek door één van de kamers. Het kwam wel vaker voor dat de kamers een onderzoek lieten uitvoeren door de eigen commissies (bijv. commissie voor equipage, of voor financiën). Het document zelf biedt helaas te weinig aanknopingspunten om te achterhalen voor welk doel het exact is opgesteld.

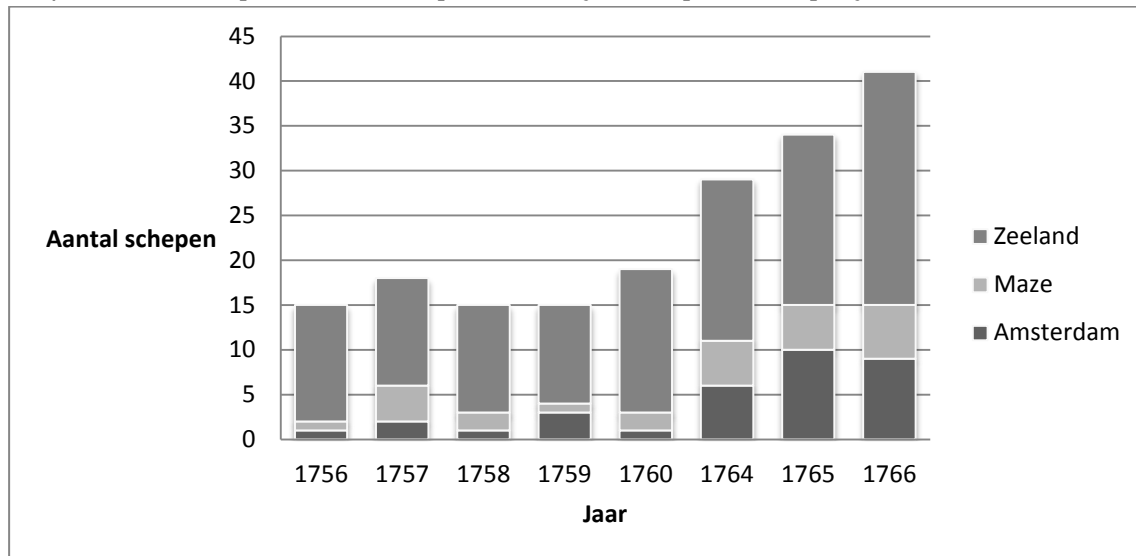
Als we het document nader bekijken, vallen enkele zaken op. De lijst geeft een mooi overzicht per jaar van het aantal particuliere schepen per kamer dat een paspoort heeft verkregen voor de vrije vaart op Afrika. Direct kunnen we zien dat in de jaren 1734-1738 de kamer Amsterdam blijkbaar géén paspoorten heeft verstrekt. Hoewel qua jaartal buiten het bestek van dit hoofdstuk, valt daar wel iets over te zeggen. Ten eerste betekent het aantal van nul verstrekte paspoorten niet dat er helemaal geen schepen vanuit Amsterdam naar Afrika zijn vertrokken. De per toerbeurt door de kamers uitgerede schepen naar de Goudkust waren geen particuliere vaartuigen voor de vrijhandel, maar dienden onder andere ter bevoorrading van de Nederlandse posten op de Goudkust met levensmiddelen en bouwmaterialen. Zij staan dus niet op de lijst. Ten tweede is het goed mogelijk dat het in Amsterdam enige tijd heeft geduurd voor de particuliere vrije vaart naar Afrika op gang kwam ten opzichte van Zeeland. De Zeeuwen hadden immers al geruime tijd ervaring opgedaan met de particuliere vaart naar Afrika, mede door de vele 'lorrendraaiers' die actief waren voor opheffing van het handelsmonopolie van de WIC in 1734. Uit de tabel is op te maken dat er meer Zeeuwse dan Amsterdamse schepen vertrokken in de eerste tien jaar na het verdwijnen van het handelsmonopolie, behalve in 1733: toen vertrokken er maar liefst acht vanuit Amsterdam, terwijl er voor Zeeuwse blijkbaar geen paspoorten werden aangevraagd of verstrekt. Een verklaring hiervoor heb ik nog niet kunnen vinden.

¹² John McKay, Bennett D. Hill en John Buckler, *A history of western society since 1300* (Boston 2006) 643-644.

¹³ Nationaal Archief, Den Haag, Verspreide Westindische Stukken, 1614-1795, nummer toegang 1.05.06, inventarisnummer 1244, "Lijst van het getal der schepen die gevaren hebben van de vrije vaart van 8 augustus 1730 tot het jaar 1766". Een transcriptie en een grafische weergave van de gegevens in deze lijst zijn opgenomen in bijlagen 1.1 en 1.2.

Belangrijker voor dit onderzoek is de periode van 1756 tot en met 1766. Helaas ontbreken cijfers voor 1763, het laatste jaar van de Zevenjarige Oorlog. Desondanks zien we hier vooral in de jaren '50 het totaal aantal particuliere schepen in de vrije vaart gelijk blijven, met wat kleine schommelingen tussen de aantallen per kamer per jaar; In de jaren '60 neemt het totaal aantal schepen juist flink toe: van 15 schepen in 1759 naar 29 schepen in 1764, bijna een verdubbeling van het aantal! In de jaren 1765 en 1766 werd deze toename zelfs nog doorgezet naar 34 en 41 schepen per jaar.

Grafiek 1.1: Aantal particuliere schepen in de vrije vaart per kamer per jaar 1756-1765



Bron: NL-HaNA, Verspreide West-Indische Stukken, 1.05.06, inv.nr. 1244, "Lijst van het getal der schepen die gevaren hebben van de vrije vaart van 8 augustus 1730 tot het jaar 1766".

Hoe kan deze toename worden verklaard? Daarvoor kunnen meerdere verklaringen worden gegeven. Allereerst kan de verklaring inderdaad worden gezocht in de Zevenjarige Oorlog. Deelnemende landen zoals Engeland, Frankrijk en Spanje hadden in toenemende mate moeite om hun koloniën in Latijns-Amerika en de Caribische eilanden van voldoende slaven te voorzien. Het werk op de plantages in deze koloniën was zwaar en de sterfte onder de slaven was hoog, zodat een constante stroom van nieuwe slaven noodzakelijk was om de productie van de plantages op peil te houden. Vanwege de oorlogssituatie zochten veel Engelse, Franse en Spaanse slavenhandelaren naar nieuwe mogelijkheden voor aanvoer en de Nederlanders wisten dit spreekwoordelijke gat in de markt te vullen. Het feit dat de groei pas echt op gang kwam in de jaren '60 kunnen we verklaren doordat de eerste jaren van de oorlog de nood in de koloniën nog niet bijzonder hoog was. Mogelijk duurde het enige tijd voordat de strijdende partijen elkaars slavenschepen in beslag namen en de stagnerende toevoer merkbaar werd in de Caribische en Amerikaanse koloniën. Ook verliep de communicatie in de achttiende eeuw langzaam. Wellicht werd het pas na enkele jaren na het uitbreken van de oorlog duidelijk bij de Nederlandse kooplieden en reders dat er door de oorlog nieuwe afzetmogelijkheden waren ontstaan in Engelse en Franse koloniën via slavenmarkten op het eiland Sint Eustatius. Mogelijk zond men eerst bij wijze van proef een schip naar de nieuwe markten uit, om vervolgens bij terugkomst de resultaten te evalueren en te besluiten tot de uitreding van meer schepen naar de nieuwe gebieden. Echter ook andere zaken zoals kleding, voedsel, wapens en munitie voor de strijdende partijen werden vervoerd met Nederlandse schepen.¹⁴

¹⁴ E.S. van Eyck van Heslinga, 'De vlag dekt de lading. De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse Oorlog' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2 (1982), 102.

Een andere verklaring voor de toename van het aantal particuliere schepen in de vrije vaart kunnen we vinden in Suriname. Deze kolonie kende tussen 1745 en 1775 een periode van economische vooruitgang doordat in Nederland de behoefte aan de producten van de plantages zoals koffie en suiker behoorlijk was toegenomen.¹⁵ Daar kwam bij dat er in deze periode door Nederlandse handelshuizen veel ‘negotiaties’, kredieten, werden verstrekt aan Nederlandse planters in Suriname en Guyana, waarmee slaven konden worden gekocht.¹⁶ Voor het op peil houden van de slavenpopulaties en de toegenomen productie op de plantages waren nieuwe slaven nodig en het geproduceerde goed diende natuurlijk naar Europa te worden verscheept. Deze toename in de driehoekshandel, waarbij Nederlandse goederen in Afrika werden geruild tegen slaven, die in Suriname werden geruild voor tropische producten, lijkt in het overzicht van particuliere schepen in de vrije vaart zichtbaar vanaf 1750. Waar eerder pieken in het aantal schepen werden gevolgd door dalen, was er na 1752 sprake van een constant aantal schepen per jaar, waarbij het gemiddeld aantal schepen per jaar hoger lag dan in de voorgaande periode. Tussen 1751 en 1760 werden er volgens de lijst in totaal 162 schepen uitgereed, tegen 149 schepen in de periode 1741-1750, wat een stijging betekende van bijna negen procent over de gehele periode. Vanaf 1760 was er sprake van een ware groeispurt en nam het aantal schepen in de vrije vaart toe met gemiddeld vijf stuks per jaar. Zoals gemeld ontbreken de gegevens over 1763 in het oorspronkelijke document, maar gezien de aantallen van de omliggende jaren is extrapolatie van het aantal voor dit jaar geen bezwaar. De stijging van het aantal schepen in deze jaren kan dus zeer waarschijnlijk worden verklaard als gecombineerd effect op de Nederlandse particuliere vrije vaart van de Surinaamse bloei enerzijds en de groeiende vraag naar slaven voor de vrijhandel op Sint-Eustatius anderzijds.

De effecten van de Zevenjarige oorlog zijn mogelijk ook zichtbaar in een andere bron. In de ingekomen brieven van de kamer Zeeland van 6 augustus 1760 tot en met 9 april 1763 vinden we een lijst van Braziliaans-Portugese schippers, die in Elmina recognitiegeld hebben betaald om handel te mogen drijven op de Goudkust.¹⁷ De plantages in Brazilië hadden echter een grote behoefte aan slaven en de aanvoer vanuit Angola was niet genoeg, reden voor de Portugezen om regelmatig uit te wijken naar de Goud- en Slavenkust, waaronder ook het gebied dat onder Nederlands bestuur viel. Hoewel zij hier officieel geen handel mochten voeren als gevolg van een bepaling uit het Verdrag van Den Haag van 1641, dat de vrede tussen de Republiek en Portugal regelde na de Tachtigjarige Oorlog, waren zij een graag geziene gast. Om handel te kunnen drijven, namen de Portugezen vanuit Brazilië gezoete tabak mee. Deze tabak was van de laagste kwaliteit, gezoet met melasse en mocht niet worden verkocht in Europa, maar was erg populair onder de Afrikaanse bevolking. De tabak vormde dan ook een perfect ruilmiddel en de Nederlanders in Elmina begrepen dan ook snel hoe zij aan deze tabak konden komen voor hun eigen handel: door het de Portugezen toe te staan om te handelen op de Goudkust, echter tegen betaling van recognitiegeld aan de WIC ter waarde van tien procent van het aantal rollen tabak aan boord.¹⁸ Vanaf 1689 werd deze handelswijze officieel en in de eerste helft van de achttiende eeuw kwam de handel met de Braziliaans-Portugese schepen goed op gang.

De genoemde lijst biedt een overzicht van Portugese schippers per jaar met de plaats van herkomst, de grootte van de lading (tabak) en de betaalde recognitie, tussen 1750 en 1760.

¹⁵ Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 366.

¹⁶ Eric Wilem van der Oest, ‘The forgotten colonies of Essequibo and Demerara, 1700-1814’ in: J. Postma en V. Enthoven (eds.) *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden/Boston 2003) 324 en 338.

¹⁷ Nationaal Archief, Den Haag, Tweede Westindische Compagnie (WIC), 1674-1791, nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 928, f. 118, Ingekomen brieven met bijlagen van de kust van Guinee bij de Kamer Zeeland, 6 augustus 1760 – 9 april 1763. Zie bijlage 2 voor een transcriptie van deze lijst.

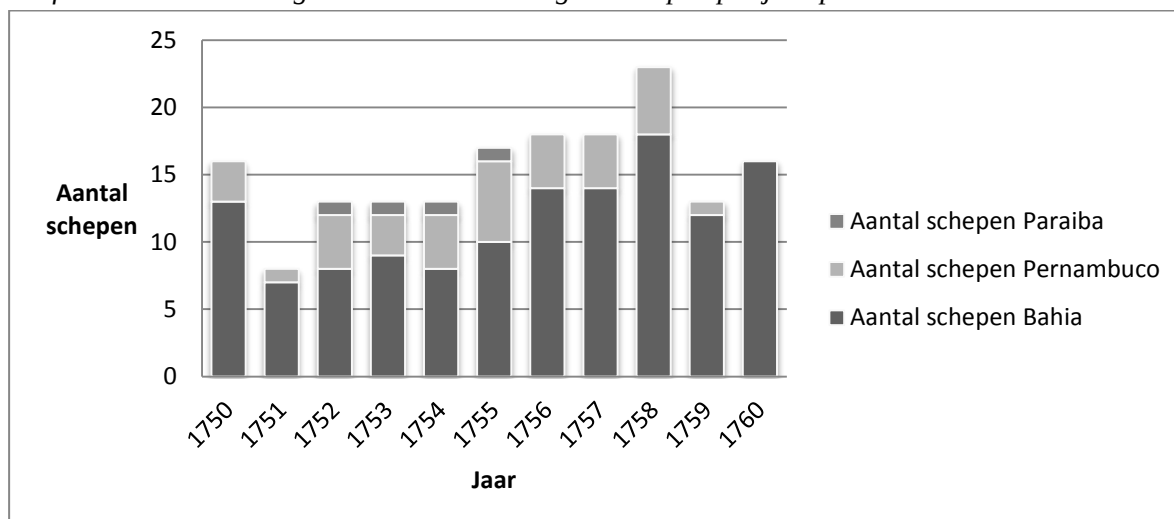
¹⁸ Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe siècle*, Le monde d'outre-mer passé et présent. Série 1, Études 30 (Parijs 1968) 31-32.

Vermoedelijk is de lijst opgesteld op verzoek van de bewindhebbers van de WIC in Nederland. Hoewel er eerder op jaarbasis werd gerapporteerd over de ontvangen recognitiegelden, trad er in de jaren '50 enig verzuim op in deze rapportage. Het overzicht lijkt dan ook bedoeld om de administratie weer op orde te kunnen brengen. De lijst geeft derhalve alleen een overzicht van Portugezen die daadwerkelijk recognitie hebben betaald volgens de beschreven procedure. Veruit de meeste schepen kwamen uit Bahia, wat ook een centrum van tabaksteelt was. Er kwamen een kleiner, maar relatief constant aantal schepen uit Pernambuco en gedurende enkele jaren ook enkele schepen uit Paraiba.

Den Heijer heeft het gemiddelde aantal schepen per jaar dat in Elmina tol afdroeg voor de periode van 1695 tot 1730 geschat op twintig per jaar.¹⁹ Afgaande op het overzicht kunnen we stellen dat dit cijfer tussen 1750 en 1760 al niet meer werd gehaald: 15 schepen per jaar was voor deze periode het gemiddelde. Wanneer de aantallen bekijken, valt wel op dat er sprake is van fluctuaties in het aantal schepen per jaar. Zo was er in 1751 sprake van een dieptepunt voor deze periode, waarna de aantallen zich weer herstelden en er zelfs een lichte toename te zien was. In 1758 was er een piek waar te nemen van maar liefst 23 vertollende schepen. Het jaar 1759 laat daarentegen weer een afname zien die mede wordt veroorzaakt door een sterke daling in het aantal schepen uit Pernambuco. De daling van het aantal schepen na 1758 kan mogelijk zijn veroorzaakt door deelname van Portugal aan de Zevenjarige Oorlog. De Portugese schepen met de zoete tabak moeten een gewilde prooi zijn geweest voor Franse en Spaanse oorlogsschepen en kapers. Maar ook de Engelse bondgenoten kunnen een rol hebben gespeeld in afname van het aantal Portugezen dat Elmina aandeed: de zoete tabak was immers ook voor de Engelsen een gewild ruilmiddel ten behoeve van slavenhandel.

Een andere verklaring voor de dalende inkomsten uit recognitie is dat de Portugezen steeds vaker probeerden om het betalen van recognitie in Elmina te ontduiken. Zo maakte directeur-generaal Jan Pieter Theodoor Huijdecoper in 1767 melding van Nederlandse schippers die rechtstreeks handelden met collega's uit Portugees-Brazilië. Weliswaar antwoordde de kamer dat geen enkele inwoner van de Republiek zaken mocht doen met schepen die niet voor de kust van Guinea mogen komen of zich niet in Elmina hebben gemeld, maar de WIC was niet bij machte om de betaling van recognitie af te dwingen.²⁰

Grafiek 1.2: Aantal recognitie betalende Portugese schepen per jaar per thuishaven 1750-1760



¹⁹ Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 196.

²⁰ Nationaal Archief, Den Haag, Tweede Westindische Compagnie (WIC), 1674-1791, nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 422, f. 32 en 38, Registers van resoluties van de kamer Amsterdam, 6 januari 1767 – 29 december 1767.

Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 928, Ingekomen brieven met bijlagen van de kust van Guinee, 6 augustus 1760 – 9 april 1763.

Overigens betekende een stijging van het aantal Portugese schepen niet automatisch dat de te ontvangen recognitie per jaar evenredig toenam. Het overzicht laat namelijk zien hoeveel lading tabak de in Elmina vertollende Portugese schepen aan boord hadden en de opstellers hebben de afgedragen recognitie in aparte kolommen vermeld. Hierdoor is het mogelijk om een beeld te krijgen van de schommelingen in ontvangen recognitie per jaar. Als we deze grafiek vergelijken met die van het aantal schepen, zien we dat er sprake was van een vrij constante stroom van tabak die schommelde tussen de 11.000 en 16.000 rollen per jaar. De door de Nederlanders in Afrika gehanteerde prijs bedroeg 16 gulden per rol.²¹ Doordat de rollen werden verkregen als belasting, was er geen inkoopsprijs die nog van de opbrengst afgetrokken diende te worden om de winst te berekenen. Met een gemiddelde invoer van ruim 12.000 rollen tabak per jaar leverde dit de WIC een inkomstenbron op van bijna 20.000 gulden per jaar. Den Heijer heeft echter het gemiddeld per jaar ontvangen bedrag aan recognitie voor de voorgaande periode van 1695 tot en met 1730 geschat op 37.300 gulden per jaar, zodat we kunnen vaststellen dat de hoeveelheid door de Portugezen via de Nederlanders naar de Goudkust geëxporteerde tabak aanzienlijk was afgenomen in de loop van de achttiende eeuw.²²

De afname van de hoeveelheid door de Portugezen geëxporteerde tabak kan ons ook iets vertellen over veranderingen in de gebruikte scheepsgrootte voor de vaart naar Elmina, in dit geval vanuit Brazilië. Postma geeft aan dat de Portugezen van de Nederlanders enkel zoete tabak, suiker en aguardiente, van rietsuiker gemaakte sterke alcoholische drank, op hun schepen naar de Goudkust mochten meevoeren. Later kwam hier nog stofgoud uit Brazilië bij, omdat de WIC een grote behoefte had aan goud als betaalmiddel. Alle overige handelswaren werden als contrabande beschouwd en bij inspectie van de lading ten behoeve van het vaststellen van het recognitiegeld in beslag genomen. Het had dus geen zin om andere lading in het schip mee te nemen dan tabak, suiker en sterke drank. Een afname per schip in het aantal rollen tabak, een product dat traditioneel zeer goed verkocht in Afrika, kan derhalve wijzen op het gebruik van kleinere schepen. Het is immers niet erg waarschijnlijk dat schippers met een half leeg schip vanuit Brazilië de overtocht naar de Goudkust zouden hebben willen aanvangen. Ook een veranderde samenstelling van de vracht is niet aannemelijk: Afrika was één van de weinige markten waar de Portugezen tabak van de laagst geproduceerde kwaliteit naar toe konden exporteren. Export naar Europa van de laagste ‘derde’ kwaliteit was immers door de Portugese overheid verboden. Het ligt dus niet voor de hand dat de Portugezen kozen voor de uitvoer van meer suiker of drank ten koste van de zoete tabak, zeker niet als men de lagere kwaliteit tabak kon ruilen voor slaven van goede kwaliteit.

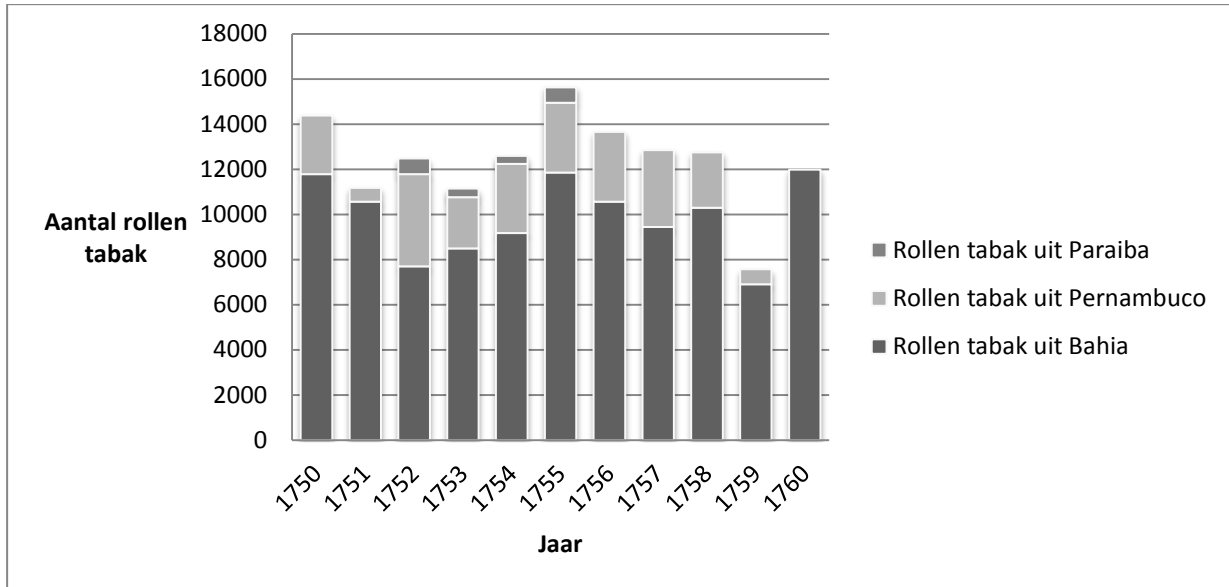
Dit wordt duidelijker wanneer we de cijfers uit het overzicht van 1750 tot en met 1760 omzetten in een gemiddeld beladingcijfer voor rollen tabak per jaar per schip. Als we kijken naar de schepen uit Bahia, dan zien we dat het verloop vrij grillig is. Pieken zijn er in 1751, 1754 en 1755, maar in de meeste jaren werd een gemiddelde belading van 907 rollen per schip niet gehaald. Bij de schepen uit Pernambuco zien we een wat gelijkmatiger beeld, terwijl de vier jaren met schepen uit Paraiba nauwelijks representatief genoemd kunnen worden. Uiteraard vormen de jaren van 1750 tot en met 1760 uit het overzicht van in Elmina ontvangen Portugese recognitie een zeer korte periode om

²¹ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 102, marktbrief van 28 december 1713. De marktbriefen dienden als prijslijst voor te verkopen goederen uit Nederland. De prijzen werden eenvoudig vastgesteld: inkoopsprijs plus 100%. Officieel mochten bedienden van de WIC niet van deze prijzen afwijken, echter in de praktijk waren afwijkingen mogelijk. De in de marktbrief genoemde verkoopprijzen zijn ook representatief en bruikbaar voor de periode 1756-1770 omdat er in de achttiende eeuw nagenoeg geen sprake was van inflatie. Prijzen en eenheden bleven het grootste deel van de eeuw op hetzelfde peil.

²² Den Heijer, Goud, ivoor en slaven, 196.

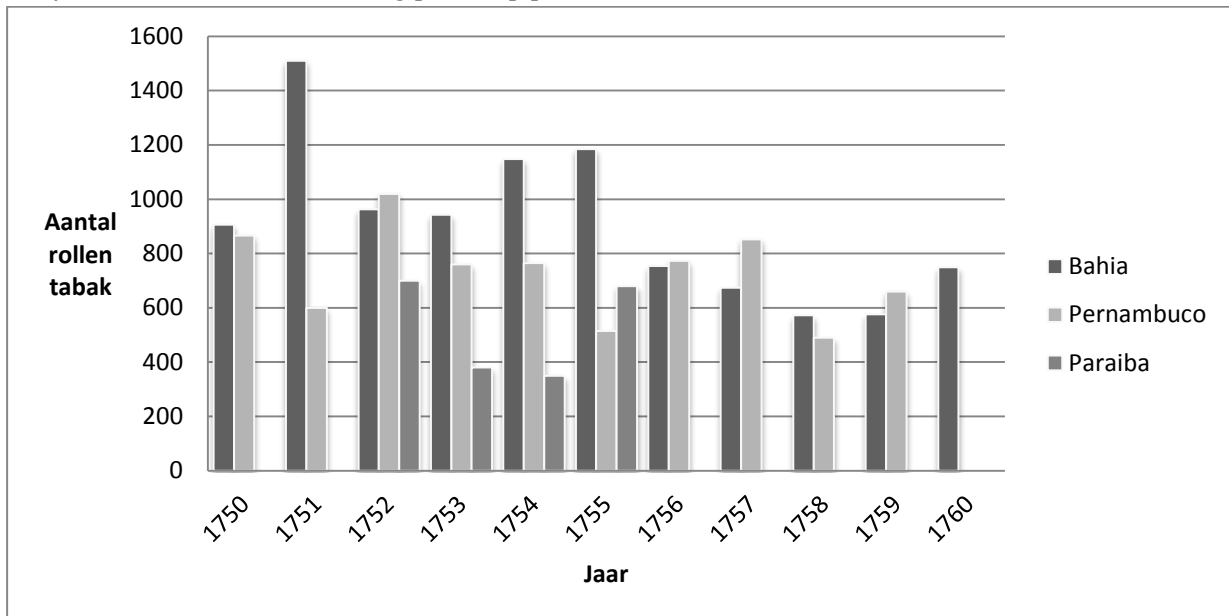
een daadwerkelijke afname in de belading en grootte van Portugese schepen voor het gehele tijdsbestek van 1756-1770 van dit hoofdstuk vast te kunnen stellen. Helaas ontbreken de gegevens over de jaren na 1760.

Grafiek 1.3: Per jaar per thuishaven uitgevoerde rollen gezoete tabak 1750-1760



Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 928, Ingekomen brieven met bijlagen van de kust van Guinee, 6 augustus 1760 – 9 april 1763.

Grafiek 1.4: Gemiddelde belading per schip per thuishaven in rollen tabak 1750-1760



Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 928, Ingekomen brieven met bijlagen van de kust van Guinee, 6 augustus 1760 – 9 april 1763.

Toch is het de vraag of we deze afname in capaciteit (lastgrootte) ook bij de andere vormen van scheepvaart op Elmina kunnen terugzien, zoals bij de retourvaart of bij de slavenvaart. Om dit te kunnen onderzoeken, kunnen we gebruik maken van de meetgegevens van de WIC die werden vastgesteld bij het vaststellen van de hoogte van het lastgeld. De hoeveelheid te betalen lastgeld werd

berekend aan de hand van de capaciteit van het uit te reden schip, uitgedrukt in het aantal lasten. In de praktijk lieten reders hun schepen voor iedere tocht opnieuw meten. Het is aannemelijk dat reders een paar lasten van de vorige meting probeerden af te knabbelen, om wat lastgeld te kunnen besparen.

Tijdens zijn onderzoek naar slavenschepen heeft Postma een lijst opgesteld van alle schepen die naar zijn vermoeden in gebruik zijn geweest als slavenschip. In deze lijst heeft hij niet alleen de reizen van de schepen opgenomen, maar ook gegevens als capaciteit in aantal lasten en aantal vervoerde slaven.²³ Nader onderzoek heeft nieuwe vragen opgeworpen over de accuratesse en compleetheid van de lijst, echter de gegevens over de capaciteit lijken vooralsnog betrouwbaar genoeg om deze te gebruiken voor mijn onderzoek. Het is daarom mogelijk om een koppeling te maken van deze lastgegevens met een overzicht uit het archief van de Tweede WIC waarin alle (Zeeuwse) schepen zijn opgenomen die hebben gevaren op de kust van Afrika tussen 1762 en 1786.²⁴ In deze lijst zijn niet alleen de data van vertrek en terugkomst opgenomen, maar ook de namen van de reder en kapitein en de bestemming van het schip. De exacte herkomst en datering van de lijst zijn onduidelijk. Gezien het laatste jaartal van opgenomen reizen is het aannemelijk dat de lijst eind achttiende eeuw is opgesteld. Het overzicht, opgemaakt in rollen, is opgedeeld in een deel dat start in 1767 en een deel met data van 1762 tot en met 1766, dat later lijkt te zijn toegevoegd. Omdat het overzicht alléén schepen van Zeeuwse reders betreft, is het zeer waarschijnlijk dat de lijst in Zeeuwse opdracht is gemaakt, bijvoorbeeld voor de kamer Zeeland of voor de Vlissingse of Middelburgse bestuurders. Het exacte doel van de lijst laat zich dan ook raden.²⁵

De Zeeuwse lijst bevat gegevens die zeer bruikbaar zijn voor dit onderzoek. Toch zijn er een aantal haken en ogen waar we ons goed bewust van moeten zijn bij het gebruik van de informatie uit de lijst. Allereerst bevat de lijst alleen gegevens over reizen gemaakt door schepen in Zeeuwse dienst, dat wil zeggen uitgereed door Zeeuwse rederijen. Eerder is al ter sprake gekomen dat de nadruk bij de Zeeuwse particuliere vrije vaart op Afrika vooral lag bij de slavenhandel. De lijst geeft dus voornamelijk een beeld van slavenschepen, hoewel een enkele maal ook een reis in het kader van retourhandel of uitreding door de WIC is voldaan. Het Zeeuwse overzicht vertelt ons dus niets over reizen gemaakt door bijvoorbeeld Amsterdamse schepen. Een ander curieus aspect is dat in de lijst de bestemmingen van de reizen staan vermeld. In de meeste gevallen gaat het om de naam van de regio in Afrika waar het schip handel had gedreven of slaven had ingekocht, zoals Guinee of Angola. Echter bij een aantal reizen gemaakt vanaf 1771 staat als bestemming ook specifiek Essequibo, Sint Eustatius en Curaçao vermeld. Dit is verwonderlijk, aangezien de meeste Zeeuwse schepen na het inkopen van slaven in Guinee of Angola toch wel naar deze gebieden moeten zijn doorgevaren om daar de menselijke handelswaar voor tropische producten te verkopen. Uit de lijst zelf is niet op te maken waarom deze bestemmingen in de West zo nadrukkelijk worden opgegeven. In het volgende

²³ Johannes Menne Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge 1990), bijlage 2, 320-348.

²⁴ Nationaal Archief, Den Haag, Aanwinsten, nummer toegang 1.11.01.01, inventarisnummer 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'.

²⁵ Postma geeft aan zelf ook gebruik gemaakt te hebben van dit Zeeuwse overzicht voor het samenstellen van zijn lijst met Nederlandse slavenschepen. Een vergelijking van beide lijsten roept echter vragen op. Zo komen er meerdere reizen van schepen op het Zeeuwse overzicht voor die niet in de lijst van Postma zijn opgenomen. Ondanks dat van deze reizen de bestemming en soort transport (slaven) in het Zeeuwse overzicht zijn opgenomen, heeft Postma deze reizen niet opgenomen in zijn lijst. Daarnaast zijn bij meerdere reizen data van vertrek en terugkomst afwijkend tussen beide overzichten. Kleine verschillen in de orde van enkele dagen tot een paar weken kunnen worden verklaard door een verschillende interpretatie van het begrip 'afvaart' in verschillende gebruikte bronnen, bijvoorbeeld wanneer een schip gereed was voor afzeilen na beladen en inschepen van de bemanning, of wanneer een schip echt in staat was om af te varen met goede wind. Toch kunnen we enkele malen ook grotere afwijkingen vinden. Helaas geeft Postma in zijn overzicht niet aan welke criteria hij heeft gehanteerd ten aanzien van de reizen uit het Zeeuwse document.

hoofdstuk, dat de ontwikkelingen tussen 1771 en 1779 beslaat, zal dit onderscheid nader worden behandeld.

Het is mogelijk om de gegevens van de lijst van Postma te koppelen aan het Zeeuwse overzicht op basis van scheepsnaam en reisdata.²⁶ Op deze manier kunnen we het Zeeuwse bestand verrijken met de gegevens over de capaciteit van het schip uitgedrukt in lasten. Het moge duidelijk zijn dat het dan enkel gaat om de capaciteit van slavenschepen. Hoewel niet vaststaat dat elk schip op de lijst van Postma daadwerkelijk een slavenschip is geweest, kunnen we er van uitgaan dat dit wel opgaat voor het overgrote deel van de schepen op deze lijst. Tegelijkertijd moeten we voorzichtig zijn met het overnemen van gegevens van schepen wat betreft reizen die door Postma niet zijn overgenomen uit het Zeeuwse overzicht, zoals retourschepen. Schepen werden immers regelmatig verbouwd en het was daarmee mogelijk dat vaartuigen als retourschip een andere capaciteit hadden dan bij hun reizen als slavenschip.

Helaas bevat de lijst van Postma niet van ieder schip de capaciteit in lasten, waardoor na het koppelen er 211 schepen van het Zeeuwse bestand van een lastgrootte kunnen worden voorzien, circa 53%. Een gevolg is ook dat het aantal reizen waarbij we de lastgrootte van het schip kennen, per jaar wisselt. Zo hebben we over het jaar 1776 slechts de gegevens van 4 reizen. Er blijven echter genoeg jaren over met voldoende gegevens om als representatieve steekproef te kunnen dienen voor het onderzoek. Dit wordt duidelijk als we kijken naar het percentage Zeeuwse records dat we met de lastgrootte hebben kunnen verrijken. Dit percentage komt voor de periode 1762-1770 niet onder de 66,7%, waarbij voor 1769 alle records van reizen met een lastgrootte zijn aangevuld.

Tabel 1.1: Gemiddelde capaciteit per schip uitgedrukt in lasten, 1762-1770

	1762	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770
Aantal records verrijkt met lastgrootte	15	10	12	10	15	13	15	17	13
Percentage verrijkte records	83,3	66,7	75,0	66,7	83,3	86,7	88,2	100,0	92,9
Gemiddelde capaciteit in lasten	76	74	79	74	80	83	85	85	81

Bronnen: NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786' en eigen berekeningen.

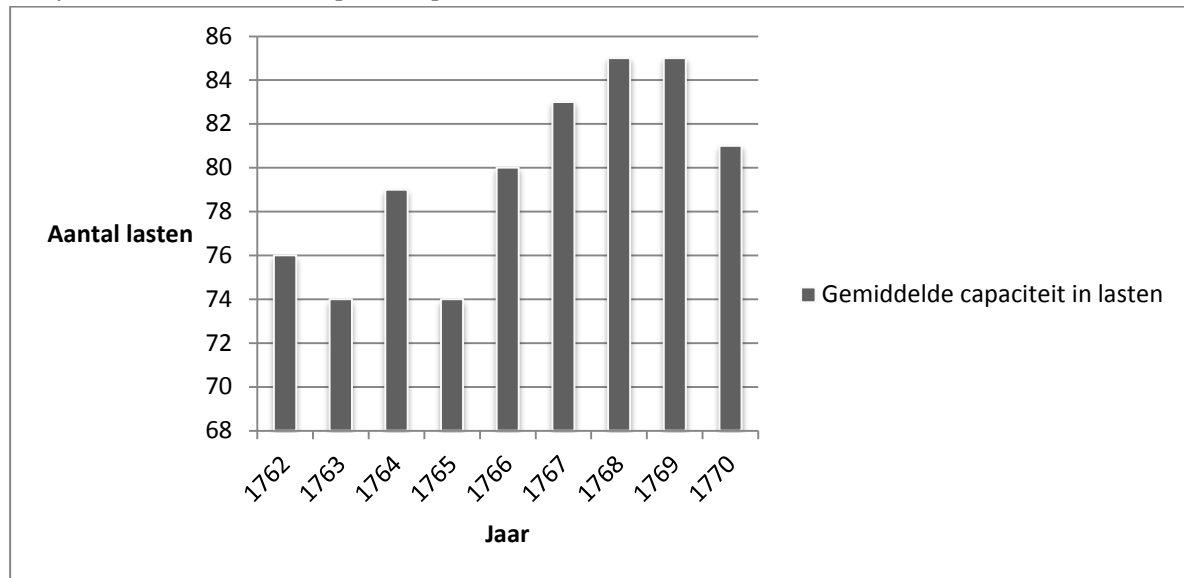
Aan de hand van de gemiddelde lastgrootte per reis per jaar (grafiek 1.6) kunnen we vaststellen dat er eerder sprake was van een toename dan van een afname van de laadcapaciteit per schip. Wanneer we de gegevens voor de jaren met het laagste percentage van 66,7 % verrijkte records (1763 en 1765) buiten beschouwing zouden laten omwille van representativiteit, dan lijkt deze conclusie alleen maar sterker onderstreept te worden. Interessant is ook een vergelijking van de gegevens uit bovenstaande tabel met de gegevens over het aantal particuliere schepen per jaar in de vrije vaart in grafiek 1.1. Hoewel hier slechts een overlap is van drie jaar van 1764 tot en met 1766, lijkt de groei van het aantal particuliere schepen in de vrije vaart gepaard te zijn gegaan met een groei in laadcapaciteit.

Hoewel de Zeeuwse lijst een periode beslaat die verder reikt dan die van dit hoofdstuk, is het nuttig om wat dieper op de gegevens in deze lijst in te gaan. In totaal bevat de lijst de gegevens van 397 reizen, uitgevoerd door 137 verschillende vaartuigen. Onder de boekhouders die de uitredingen organiseerden, vinden we zowel kleine particuliere ondernemers als grotere organisaties. De Middelburgse Commercie Compagnie was verantwoordelijk voor maar liefst 79 reizen, bijna een vijfde van alle reizen op de lijst. Een andere grote reders volgens de lijst was Snouck, Hurgronje en Louijssen met 36 reizen. Zo nu en dan was er sprake van gelegenheidsformaties tussen de Zeeuwse

²⁶ Zie bijlage 3, kolom 'slavenschip volgens Postma'.

ondernemers. Zo vinden we naam ‘Helleman’ niet alleen terug bij het familiebedrijf ‘Helleman en Zoon’, maar ook bij de boekhoudingen ‘Helleman en Van Houte’ en ‘Helleman en Van Eijkelenburg’. De laatstgenoemde boekhouding werd in 1780 zelfs nog uitgebreid met ondernemer Stiral. Verder treffen we op de lijst ook nog 44 uitredingen aan van de Essequibo Sociëteit, maar omdat deze onderneming specifiek gericht was op de handel tussen de Republiek en de koloniën Essequibo en Berbice, valt deze onderneming eigenlijk buiten beschouwing van dit onderzoek.²⁷

Grafiek 1.6: Gemiddelde capaciteit per reis in lasten 1762-1770



Bronnen: NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01, inv.nr. 2093, ‘Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786’ en Johannes Menne Postma, The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815 (Cambridge 1990). bijlage 2, 320-348.

Daar waar de ondernemers zich flexibel toonden waar het onderlinge samenwerking betrof, toonden zij zich afgaand op de informatie op de Zeeuwse lijst behoudend met het gebruik van schepen. Over het algemeen vinden we dezelfde schepen terug in dienst van dezelfde boekhouders. Het wisselen van schepen tussen de rederijen vinden we op de lijst maar zeer weinig terug. Zo maakte het schip *Maria* met een capaciteit van 79 lasten vanaf 1766 maar liefst zeven reizen in dienst van rederij Snouck, Hurgronje en Louijssen voordat zij rond 1778 te Essequibo werd afgekeurd voor de vaart. Nog intensiever werd het schip *Carolina Middelburgensis* gebruikt door rederij De Bruyn en Smit. Tussen 1762 en 1775 volbracht zij zeven reizen naar de kusten van Angola en Guinea als slavenschip. Hierbij lag het schip na terugkomst in Zeeland doorgaans slechts vier maanden in de haven voor uitladen, herstel en nieuwe bevrachting voordat zij weer vertrok voor een nieuwe reis. De schepen werden dus duidelijk gezien als kapitaalgoederen, die zo intensief mogelijk dienden te worden gebruikt om geld te verdienen.

Dezelfde behoudendheid toonden de Zeeuwse reders in grote mate ook bij de schippers die zij voor de reizen aanstelden. Wederom treffen we vaak dezelfde combinaties van schip en schipper of schipper en reder aan op de Zeeuwse lijst. Zo volbracht schipper Barend Land tussen 1771 en 1784 negen reizen voor de Essequibo Sociëteit, tot 1778 met het schip *Vrede* en na 1778 met het schip

²⁷ Ruud Paesie, ‘De ‘Societeyt ter Navigate op Essequibo en annexe rivieren’. Op- en ondergang van een Zeeuwse rederij’ in: Maurits Ebben, Henk den Heijer en Joost Schokkenbroek ed., Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland (Zutphen 2010) 295-316.

Ceres. Schipper Dirk Rietveld voer met het schip *Gulden Vrijheid* tussen 1765 en 1776 maar liefst zeven keer naar Angola, in 1765 en 1766 voor rederij Der Moise & Van der Woord en vanaf 1768 voor Van der Woord alleen. Pas bij zijn laatste reis uit het overzicht in 1779 was Dirk Rietveld zowel van schip als van reder gewisseld: hij voer met de *Princes Royal* voor Adriaan Kroeff, echter wel naar zijn vertrouwde bestemming Angola. Toch waren er ook uitzonderingen: schipper Cornelis den Boer volbracht tussen 1763 en 1773 tien reizen voor drie verschillende rederijen en op drie verschillende schepen. Het was dus wel degelijk mogelijk dat een schipper na enkele reizen van reder veranderde of op een ander schip het bevel kreeg. In de praktijk bleken de meeste schippers echter behoorlijk trouw aan rederij en schip.²⁸

Omdat de Zeeuwse lijst de particuliere reizen op Afrika toont van 1762 tot en met 1786, vormt deze een mooie bron van gegevens voor ons onderzoek. Het ligt dan ook voor de hand om de Zeeuwse lijst te gebruiken voor een analyse van het aantal schepen dat per jaar in de vrije vaart op Afrika voer. Wanneer we de gegevens van de Zeeuwse lijst grafisch weergeven zoals in grafiek 1.7, dan lijken deze in drie periodes onder te verdelen. Als eerste is er een periode van een redelijk gelijkblijvend aantal reizen per jaar van 1762 tot en met 1770. Vervolgens is er tussen 1771 en 1780 een periode van eerst explosieve groei, dan gestage afname en vervolgens weer herstel van de groei; Na 1780 zien we verval. Wanneer we in grotere lijnen naar dit overzicht kijken, kunnen we stellen dat de Zeeuwse particuliere vaart het zo slecht nog niet deed: tot en met 1780 slaagden de Zeeuwen er in om ieder jaar tenminste ruim 15 schepen uit te redden naar Afrika. Pas na 1780 treedt het verval in als gevolg van onder andere de 4^e Engelse Oorlog, maar dit komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

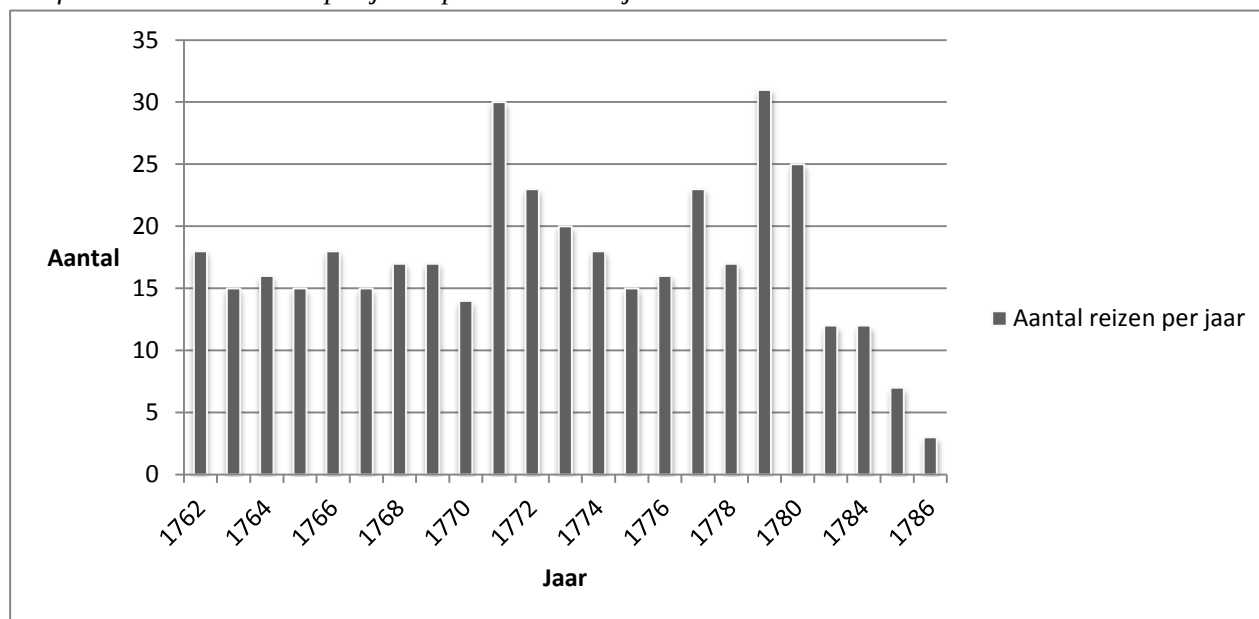
Het is ook mogelijk om de gegevens uit de grafiek 1.7 te vergelijken met eerder behandelde cijfers. Zo kunnen we de getallen voor de jaren 1764, 1765 en 1766 van de Zeeuwse lijst naast grafiek 1.1 leggen voor een vergelijking met de cijfers van de WIC voor verstrekte paspoorten. Het valt op dat de cijfers behoorlijk dicht bij elkaar in de buurt komen: Voor 1764 zouden er 18 paspoorten door de kamer Zeeland zijn verstrekt, terwijl de Zeeuwse lijst dat jaar 16 reizen omvat. Voor 1765 werden er 19 passen uitgegeven, terwijl de Zeeuwse lijst melding maakt van 15 reizen. In 1766 zien we 26 paspoorten tegen 18 reizen. Voor dit laatste jaar is het verschil lastig te verklaren, behalve dat hier een verschil kan liggen van interpretatie. Het is mogelijk dat de paspoorten officieel nog in 1766 zijn verstrekt, terwijl de betrokken schepen vanwege het winterweer pas in de eerste maanden van 1767 wisten te vertrekken. Voor de jaren 1764 en 1765 zijn de verschillen minder groot en we kunnen met behoorlijke zekerheid vaststellen dat grafiek 1.1 en 1.6 voor de Zeeuwse gegevens redelijk goed op elkaar aansluiten, wat de representativiteit en bruikbaarheid van beide bronnen natuurlijk weer ten goede komt.

Een andere manier om deze getallen te verifiëren is door gebruik te maken van de gegevens over de door de WIC ontvangen lastgelden in de generale driejarige rekeningen.²⁹ Voor de boekhouding stelde de WIC om iedere drie jaren een algemene rekening op met daarin een overzicht van de lasten en de baten, maar ook van winsten en verliezen. In deze rekeningen is een aparte rubriek opgenomen met ontvangen lastgelden voor de vrije vaart op Guinea. Per kamer staat gespecificeerd hoeveel er in totaal aan lastgelden betaald voor paspoorten in drie jaar is ontvangen. Let wel: het ging hierbij om geld, betaald door Nederlandse reders om met hun schip naar Afrika te mogen varen voor vrijhandel. De eerder genoemde recognitie die door Portugese schippers werd afgedragen in Elmina staat hier dus volledig los van. Den Heijer stelt dat er per schip gemiddeld 3940 gulden aan lastgeld werd betaald, zodat we aan de hand van de totaalbedragen per kamer kunnen berekenen hoeveel paspoorten er zouden zijn uitgegeven.

²⁸ NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'.

²⁹ Nationaal Archief, Den Haag, Tweede Westindische Compagnie (WIC), 1674-1791, nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummers 270 en 271, Generale Driejarige Rekeningen.

Grafiek 1.7: Aantal reizen per jaar op de Zeeuwse lijst



Bron: NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'.

Tabel 1.2: Aantal uitgerede schepen op basis van lastgeld en de Zeeuwse lijst, 1750-1770

Jaar	Ontvangen lastgeld (in gulden)	Geschat aantal schepen	Aantal reizen Zeeuwse lijst
1750-1752	102.669	26	-
1753-1755	115.703	29	-
1756-1758	154.559	39	-
1759-1761	133.914	34	-
1762-1764	165.206	42	49
1765-1767	163.348	41	48
1768-1770	189.823	48	48

Bronnen: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 270 en 271, Generale Driejarige Rekeningen 1741-1791 en Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'.

In tabel 1.2 staan alle totaalbedragen weergegeven die de kamer Zeeland per periode van drie jaar tussen 1750 en 1770 aan lastgelden ontving. Hoewel de jaren 1750 tot 1756 buiten het bestek van dit hoofdstuk vallen, zijn deze toch toegevoegd omdat zij ondersteuning bieden bij het weergeven van het verloop. De getallen in de kolom met het geschat aantal schepen per periode krijgen we wanneer we de bedragen delen door het door Den Heijer gestelde gemiddelde bedrag aan lastgeld. Het wordt dan duidelijk dat er sprake was van een toenemend aantal schepen waarvoor een paspoort voor Afrika werd aangevraagd. Deze groei sluit aan bij het beeld dat we eerder al hebben gekregen door de lijst met verstrekte paspoorten (grafiek 1.1) en de Zeeuwse lijst met reizen door particuliere schepen naar Afrika.

Het op basis van de driejarige rekeningen geschatte aantal schepen kan voor Zeeland gemakkelijk worden vergeleken met het aantal reizen per jaar uit de Zeeuwse lijst door het aantal reizen per periode van een driejarige rekening bij elkaar op te tellen. Voor de periode van 1762 tot en

met 1764 bevat de Zeeuwse lijst bij elkaar 49 reizen, zeven minder dan geschat. Eenzelfde verschil vinden we terug voor de periode 1765 tot en met 1767. In de periode er na zien we dat het aantal reizen van de Zeeuwse lijst en de schatting dicht bij elkaar zitten. Hoewel het verschil van zeven schepen op het eerste gezicht nogal groot lijkt, zijn hier wel enkele kanttekeningen bij te plaatsen. Zo mogen we niet vergeten dat de schatting tot stand is gekomen op basis van een berekend gemiddelde van betaald lastgeld van 3940 gulden per schip. Omdat het lastgeld in de praktijk echter berekend werd aan de hand van de werkelijke grootte van het uit te reden schip in lasten, kan per schip het bedrag dat daadwerkelijk werd betaald, afwijken van dit gemiddelde. Ook kwam het voor dat reders lastgeld probeerden terug te vorderen, bijvoorbeeld omdat hun schip de kust van Afrika niet had bereikt als gevolg van schade door slecht weer of zelfs schipbreuk. Hierdoor is het mogelijk dat er enige rek in de schatting is geslopen.

We kunnen samenvattend een aantal ontwikkelingen voor de periode van 1756 tot en met 1771 schetsen. Allereerst was er sprake van een toename van het aantal particuliere Nederlandse schepen in de vaart op Afrika rond 1760. Deze toename kunnen we verklaren als een effect van de Zevenjarige Oorlog en de neutraliteit van de Republiek in dit conflict. Hoewel niet alle bronnen even eenduidig zijn, kunnen we stellen dat er in de jaren zestig van de achttiende eeuw gemiddeld 45 particuliere schepen per jaar vanuit de Republiek naar Afrika vertrokken. Verder zagen we dat er in de jaren zestig ook een lichte stijging was van het aantal Portugese schepen dat vanuit Brazilië naar Elmina voer en daar recognitie afdroeg om te mogen handelen in het door de WIC beheerste gebied in Guinea. Tegelijk nam de gemiddelde belading per schip in lichte mate af en ten opzichte van cijfers eerder uit de achttiende eeuw bleek deze handel aanzienlijk te zijn gekrompen. De laatste ontwikkeling in deze periode was een toename in de laadcapaciteit per schip gemeten in lasten tussen 1762 en 1770. Wellicht was dit het gevolg van de inzet van grotere vaartuigen, maar waarschijnlijk ging het om uitbreiding van laadcapaciteit als gevolg van verbouwingen. Deze vorm van uitbreiding van laadcapaciteit was sneller te realiseren dan nieuwbouw en juist de groei van de vaart gedurende de jaren zestig kan de reden zijn voor een behoefte meer capaciteit op korte termijn. Hoe de groei van de particuliere Nederlandse vaart zich verder ontwikkelde, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

Hoofdstuk 3: 1771 – 1779

Het is goed mogelijk om de periode van 1770 tot 1780 te beschouwen als een periode van overgang. Aan het begin van de periode vinden we een aantal karakteristieke terug van de jaren ervoor. Zo zette de economische bloei van de kolonies in Suriname en Guyana door in de vroege jaren '70. Het gevolg was dat de vraag naar slaven in het begin van deze periode nog steeds aanzienlijk was. Pas vanaf 1773 zien we de eerste verschijnselen optreden van economische malaise. In dat jaar ontstond een crisis op de beurs in Amsterdam omdat veel planters in Suriname niet aan hun betalingsverplichtingen konden voldoen voor leningen die zij in de goede economische jaren ervoor waren aangegaan.³⁰ Ondanks dat veel planters failliet gingen, zakte de vraag naar in eerste instantie slaven niet. Veel plantages waren na faillissement toegekomen aan schuldeisers in Nederland, die beheerders aanstelden, die de productie op peil dienden te houden. Het werk op de plantages ging dus door, waardoor de behoefte aan slaven naar Suriname en Guyana in stand bleef. Pas later stagneerde de productie op de plantages, doordat de aangestelde opzichters de plantages minder goed beheerden dan de oorspronkelijke planters.³¹ Toch bleef de driehoekshandel voor particuliere reders een aantrekkelijke bron van inkomsten.

Halverwege hetzelfde decennium zou er zich nog een andere bron van inkomsten aandienen: de handel met Noord-Amerika. Noord-Amerikaanse rebellen werden door Nederlandse schepen via de vrijhavens in het Caribisch gebied van voorraden en Afrikaanse slaven voorzien in hun strijd om onafhankelijkheid van Groot-Brittannië. Hoewel de diplomatieke relatie tussen de Republiek en Groot-Brittannië in het grootste deel van de achttiende eeuw zeker niet als matig bestempeld mocht worden, verslechterde deze in de loop van de zeventiger jaren in rap tempo. De belangrijkste oorzaak hiervoor was de impliciete steun die de Amerikaanse rebellen ontvingen van de Republiek. Vooral Sint Eustatius, commercieel knooppunt en vrijhaven in het Caribisch gebied rond deze tijd, werd druk bezocht door schepen, afkomstig van de Amerikaanse oostkust voor het inkopen van wapens, munitie en andere goederen uit Europa, die door de Britten niet meer naar de Amerikaanse koloniën werden verscheept.³² Als gevolg van de onafhankelijkheidsstrijd stokte ook de aanvoer van Afrikaanse slaven door Britse schepen naar plantages in de Amerikaanse koloniën, waarna Amerikaanse schepen zelf naar de vrijhavens voeren om daar slaven uit Afrika in te kopen.³³ Voor kooplieden uit de Republiek betekende de handel via Sint Eustatius dan ook een lucratieve bron van inkomsten. Voor de Republiek zelf bleek het allemaal een stuk minder goed uit te pakken: De handel met de Amerikaanse rebellen was een bron van groeiende irritatie voor de Britten in de tweede helft van de jaren zeventig. Omdat er geen gehoor werd gegeven aan de verzoeken om deze handel te staken, besloot Groot-Brittannië in 1780 om het heft in eigen hand te nemen en deze aanvoerlijnen gewapenderhand te blokkeren, waarmee het uitbreken van de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog een feit werd. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

De op handen zijnde oorlog met de Britten was niet het enige conflict waarmee de Republiek zich geconfronteerd zag. De Goud- en Slavenkust waren in de jaren zeventig het toneel van diverse conflicten tussen de Nederlanders en de Denen, die beide in deze gebieden handelsposten en forten bezaten van waaruit zij elkaar het leven zuur maakten. De conflicten gingen in de regel om aanspraken op handelsrechten in bepaalde gebieden. Hoewel er in de achttiende eeuw tussen Europeanen doorgaans afspraken waren gemaakt over elkaars invloedssferen, kwam het zo nu en dan tot krachtmetingen waarbij het in enkele gevallen uitliep op een gewapend treffen. In sommige gevallen

³⁰ Den Heijer, Goud, Ivoor en Slaven, 366.

³¹ Ruud Paesie, 'De 'Societeyt ter Navigate op Essequibo en annexe rivieren', 298.

³² Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 223.

³³ Van Eyck van Heslinga, 'De vlag dekt de lading', 102.

ging het daadwerkelijk om een gevecht tussen louter Europeanen, maar veel vaker streden er Afrikanen mee die zich met een bondgenootschap aan een Europese nederzetting hadden verbonden. Hierbij moet worden opgemerkt dat bondgenootschappen gemakkelijk konden worden gewijzigd uit opportunisme: Zowel Europese als Afrikaanse partijen zochten naar steun van de sterkste partner.

Hoewel de Nederlanders en de Denen gedurende de achttiende eeuw wel vaker met elkaar overhoop hadden gelegen, kwam dit conflict tot een hoogtepunt na 1775. De Deense bezittingen waren in deze periode in verval geraakt en de Nederlanders probeerden hun invloed te vergroten in het gebied van hun verzwakte Deense concurrenten. Zo waren in april 1776 een Nederlandse korporaal en honderd gewapende Afrikanen vanuit Fort Crèvecoeur naar Tubreku, een Afrikaanse nederzetting binnen Deense invloedssfeer, gestuurd om een Nederlandse handelspost te openen. De Denen hadden echter lucht gekregen van deze plannen en onderschepten de korporaal en enkele Afrikaanse soldaten, om deze vervolgens in fort Christiansborg te ondervragen. Op 4 mei bestormden Afrikaanse bondgenoten van de Nederlanders het Deense fort, zonder veel succes. In de dagen die er op volgden, hielden de schermutselingen aan, totdat de Britten genoeg kregen van de vijandelijkheden en een wapenstilstand tussen de Nederlanders en Denen bedongen. Voor een definitieve oplossing wendde men zich tot de hoven in Den Haag en Kopenhagen. Vervolgens bleef het relatief rustig tot februari 1777, toen vanuit Fort Crèvecoeur opnieuw aanvallen en zelfs beschietingen werden ondernomen op Christiansborg. In het najaar kwam het opnieuw tot een wapenstilstand, die bij gebrek aan een oplossing uit Europa om de twee jaar werd verlengd. De Deense situatie was wankel, maar kreeg enige steun toen in 1779 door het Deense hof Kopenhagen een oorlogsschip naar de Goudkust werd gedirigeerd met orders om in eerste instantie de wapenstilstand te handhaven, tenzij schendingen door de Nederlanders een gewapend ingrijpen zouden rechtvaardigen.³⁴

Deze 'Deense Geschillen' lijken voornamelijk weinig invloed te hebben gehad op de Nederlandse handelsvaart. Ten eerste speelden deze geschillen zich voornamelijk af op het land; Pas in 1780 namen de Nederlanders een Deens schip in beslag, maar de Denen waren nog niet in staat tot het nemen van tegenmaatregelen. Verder had men afgesproken dat gedurende de wapenstilstand de handelsroutes gewoon open dienden te blijven.³⁵ Uitbreiding van de invloedssfeer ten koste van elkaar was kennelijk geen probleem, maar ten koste van de handel met het binnenland dus wel. Uiteindelijk zou het tij voor de Denen keren met het uitbreken van de conflicten tussen de Republiek en Groot-Brittannië in 1780.

De Nederlanders op de kust van Guinea hadden in de jaren zeventig niet alleen te stellen met de Britten en de Denen. Zo kende men men met de Portugezen weinig problemen en zij waren zelfs zeer welkom voor de handel in Elmina vanwege de zoete tabak, die als smeermiddel diende in de handel met de Afrikanen in het algemeen en de slavenhandel in het bijzonder. Toch kwam het regelmatig voor dat Portugese schepen vanuit Brazilië de afspraken schonden voor wat betreft het halen van een pas in Elmina en het afdragen van tien procent van de lading tabak of suiker als recognitie. Op zich was dit niet nieuw, de klachten van directeur-generaal Huijdecoper over het ontduiken van het betalen van recognitie door Portugese schippers zijn eerder al ter sprake gekomen.

Halverwege 1772 ontving de kamer Amsterdam het bericht dat 's lands fregat *Dankbaarheid* onder bevel van kapitein Gideon Braak een klein Portugees handelsschip had opgebracht te Elmina.³⁶ Het ging om het schip *Nossa Senhora del Conceicao da Porta e Santo Antonio e Almate*. De directeur-generaal van de WIC ter plaatse, Pieter Woortman, vroeg de presidiale kamer van dat moment, Amsterdam, om advies hoe er moest worden gehandeld met betrekking tot de buit, de

³⁴ Nørregård, Georg, *Danish settlements in West Africa 1658-1850* (Boston 1966) 131-140.

³⁵ Ibidem, 137-138.

³⁶ Nationaal Archief, Den Haag, Tweede Westindische Compagnie (WIC), 1674-1791, nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummer 427, f. 143v., Registers van resoluties van de kamer Amsterdam, 7 januari 1772 – 29 december 1772.

gezoete tabak. In antwoord hierop antwoordde de kamer dat gehandeld diende te worden zoals in eerdere gevallen, waaruit doorklinkt dat Portugese schepen wel vaker waren betrappt op het ontduiken van het betalen van recognitie.³⁷ De zoete tabak zal ter plaatse zijn verkocht, waarbij de baten toekwamen aan de kas van de WIC. Het Portugese schip bleek echter ook acht slaven te bevatten, welke vanuit Elmina werden meegegeven aan een Nederlands schip naar Suriname en daar op de slavenmarkt werden verkocht. De opbrengst van de slaven kwam ten goede aan de kamer Amsterdam.

Echter ook van Nederlandse zijde lieten schippers de kans op directe handel met de Portugezen bepaald niet links liggen. De voordelen waren immers duidelijk voor zowel Nederlanders als Portugezen: de laatsten hoefden geen tien procent van de tabak in het ruim af te dragen aan de WIC en konden daardoor hun volledige lading gebruiken voor de aanschaf van slaven. Ook hoefde er geen hoofdgeld per slaaf te worden afgedragen, wat het geval was wanneer zij in Elmina zaken deden met de WIC voor slaven. Voor de Nederlanders gold min of meer hetzelfde, omdat er meer tabak te verhandelen overbleef, zodat ook zij meer slaven aan konden schaffen op de kust. Door het rechtstreeks aankopen van tabak van de Portugezen konden Nederlandse schepen ook makkelijker zaken doen met Afrikaanse slavenhandelaren en kon de WIC als tussenpersoon buiten spel worden gezet. Het is overigens niet duidelijk of het hierbij ging om schepen die bij hun vertrek vanuit Nederland lastgeld hadden betaald aan de WIC of dat het ging om ouderwetse smokkelaars. Als gevolg van het vrijgeven van de handel vanaf 1734 is het volgens Den Heijer onwaarschijnlijk dat de smokkelvaart werd voortgezet.³⁸ Toch vinden we ook ruim na 1734 incidentele vermeldingen van lorrendraaiers in correspondentie vanuit Elmina.³⁹ Het is dus goed mogelijk dat vooral deze categorie van Nederlandse handelsschepen het rechtstreeks contact met Portugese schepen probeerde op te zoeken.

Het blijkt dat er in deze periode vaker meldingen binnenkwamen bij de WIC over Portugezen die geen recognitie betaalden of Nederlanders die met hen direct handel dreven. Op 7 september 1773 namen de Staten-Generaal het besluit dat *“geen Nederlandsch schip na deesen zullende worden uitgeklaart, en dus voor het toekoomende sal weesen geoorloofd met eenig onvertold Portugeesch schip de negocieeren binnen de voorszende limieten van Malagette of Caap Palmas af tot aan het landschap de Benin inclusive, en dat van die gedaane vertolling aan hun schippers sal moeten blyken, voor en alee sy sig over eenige negotie met hun Portugeesen in laten”*.⁴⁰ Aanleiding voor dit besluit was melding van drie Nederlandse schippers die handel hadden gedreven met Portugese schepen die geen recognitie in Elmina hadden afgedragen.⁴¹ Deze schippers meenden handel te hebben gedreven buiten de limieten van zestig mijl zoals die in het Tweede Artikel van het Reglement van 1734 over de vrijhandel waren bepaald en dat hen hiermee geen blaam trof. De kamer Amsterdam meende echter dat bescherming van de inkomsten van de WIC het belangrijkste oogmerk was dat oorspronkelijk met deze limieten diende te worden voorzien. Daarmee stelde de kamer de limieten zoals deze voor de Portugezen golden (van Malagette tot aan Benin), boven de zone van zestig mijl uit het Reglement. De

³⁷ Ibidem, f. 162c en 163.

³⁸ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 356-357.

³⁹ Directeur-Generaal Huijdecoper maakte in een missive van 11 juni 1766 melding dat lorrendraaiers actief waren in de wateren rond Guinea. In antwoord hierop maakte de Kamer Amsterdam duidelijk dat de ‘oplossing’ voor het lorrendraaien was om alle Nederlandse schepen om hun paspoorten voor Guinea te vragen welke voor vertrek aan de schippers waren verstrekt. Wanneer een schipper geen pas kon of wilde tonen, dan diende zijn schip te worden opgebracht in Elmina. NL-HaNa, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 421 f. 175v en WIC 422 f. 12v., Registers van resoluties van de kamer Amsterdam 7 januari 1766 – 30 december 1760 en 6 januari 1767 – 29 december 1767.

⁴⁰ Resolutiën van de Heeren Staaten van Holland en Westvriesland in haar Edele Groot Mogende Vergadering genomen in den jaare 1773, p. 525-526.

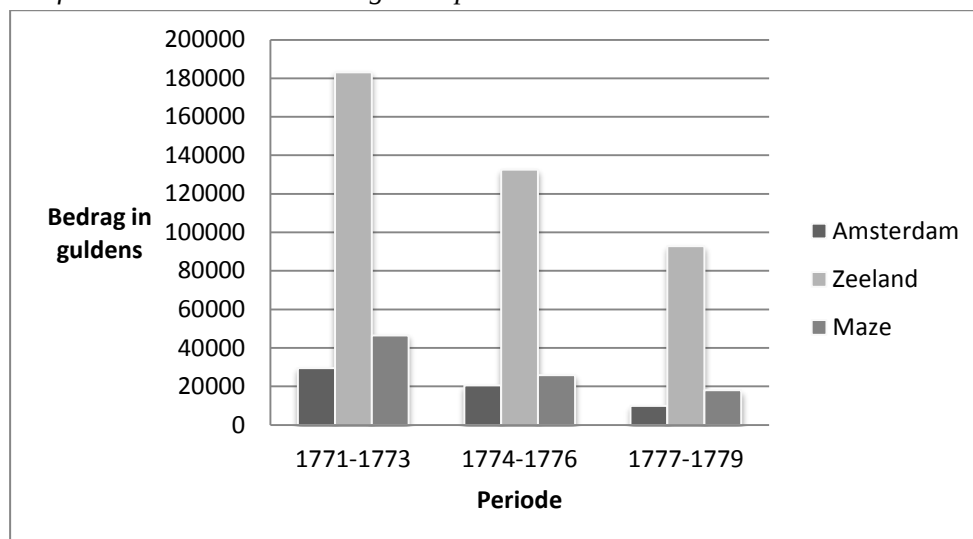
⁴¹ Het ging om Pieter Herman Sluyter, schipper van het schip ‘Surinaamsche Welvaart’, C. de la Motte, schipper van de ‘Weyvlied’ en A. Jacobs, schipper van het schip ‘Geertuida en Christina’. Het eerste schip kwam uit Amsterdam, de laatste twee schepen uit Zeeland.

Staten-Generaal namen dit standpunt over. Hieruit kunnen we dus opmaken dat de rechtstreekse handel met de Portugezen door veel Nederlandse schippers niet zozeer als clandestiene daad (opzettelijke smokkel) werd beschouwd, maar als legale daad, zolang men maar de limieten van het Reglement van 1734 in acht nam. Tevens vormt het een bewijs voor het onvermogen van de WIC, die geen machtsmiddelen in Afrika had om het vertollen in Elmina af te dwingen.

Helaas zijn er weinig gegevens over de omvang van de Portugese handel met Elmina beschikbaar. Een mooi overzicht zoals de in het vorige hoofdstuk besproken lijst uit WIC 928 is voor de periode van dit hoofdstuk en het volgende helaas niet beschikbaar. In de driejarige rekeningen vinden we de ontvangen Portugese recognitie niet terug als aparte categorie. Waar en of deze inkomsten zijn gemeld op de rekeningen, is onduidelijk.

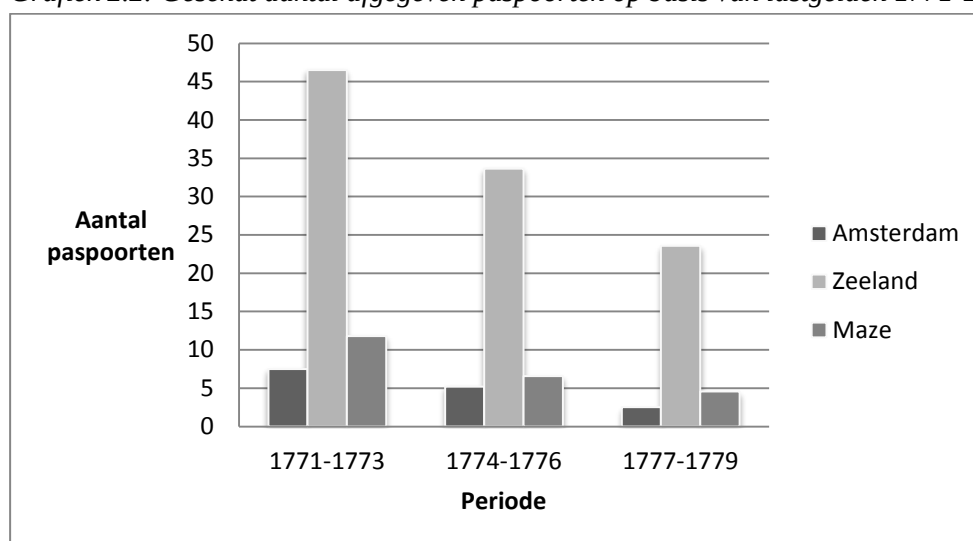
Wel kunnen we uit de rekeningen een overzicht genereren over de lastgelden die de WIC ontving van reders voor een paspoort voor Afrika. Aan de hand hiervan kan het aantal afgegeven paspoorten per periode worden geschat.

Grafiek 2.1: Inkomsten uit lastgelden per kamer 1771-1779



Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. WIC 271, Driejarige Generale Rekening 1765 - 1791.

Grafiek 2.2: Geschat aantal afgegeven paspoorten op basis van lastgelden 1771-1779



Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. WIC 271, Driejarige Generale Rekening 1765 - 1791.

De driejarige rekeningen laten in grafiek 2.1 een daling zien in de hoeveelheid betaalde lastgeld per drie jaren. Dit zou betekenen dat er ook minder paspoorten zijn afgegeven voor de kust van Afrika, zoals zichtbaar in grafiek 2.2: van 66 paspoorten tussen 1771 en 1773 naar 45 paspoorten tussen 1774 en 1776 en 31 paspoorten tussen 1777 en 1779. De daling vanaf 1774 kunnen we mogelijk verklaren door het ontstaan van economische malaise in de kolonie Suriname. Hoewel er nog steeds vraag naar slaven op de Surinaamse plantages was, werden deze met minder succes beheerd door opzichters, die na faillissementen van veel planters door de Nederlandse schuldeisers waren aangesteld. De spreekwoordelijke gouden jaren waren voorbij, wat voor een stagnatie in de slavenhandel naar Suriname en Guyana zou kunnen hebben gezorgd. Dat de daling werd voortgezet in de periode van 1777 tot en met 1779 is misschien nog wel opmerkelijker, want vanaf 1775 was de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog uitgebroken en zouden we een opleving in de slaven- en goederenhandel mogen verwachten via Afrika en Sint Eustatius. Op de driejarige rekeningen vinden we hier echter geen aanwijzingen voor terug. Een verklaring hiervoor kan zijn dat er een intensieve intra-Caribische slavenhandel door handelaren uit verschillende landen via Sint-Eustatius werd bedreven, die niet in de driejarige rekeningen van de WIC terecht kwam.

Wanneer we deze gegevens gaan vergelijken met de data van de in het vorige hoofdstuk reeds behandelde Zeeuwse lijst, dan zien we een aantal opvallende verschillen. We kunnen de gegevens van de kamer Zeeland uit de driejarige rekeningen immers vergelijken met de cumulatieve gegevens over de reizen in het Zeeuwse overzicht. Meteen valt dan op dat er volgens de Zeeuwse lijst veel meer reizen zouden zijn gemaakt dan we op grond van de driejarige rekeningen mogen verwachten. Voor de duidelijkheid zijn de gegevens naast elkaar in tabel 2.1 geplaatst.

Tabel 2.1: Aantal uitgerede schepen op basis van ontvangen lastgelden en de Zeeuwse lijst, 1771-1779

Jaar	Ontvangen lastgeld (in gulden)	Geschat aantal schepen	Aantal reizen Zeeuwse lijst
1771-1773	259.201	66	73
1774-1776	178.979	45	49
1777-1779	120.914	31	71

Bronnen: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. WIC 271, Driejarige Generale Rekening 1765 - 1791 en Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'.

Het Zeeuwse overzicht lijkt tussen 1771 en 1776 dezelfde lijnen te volgen als de twee driejarige rekeningen uit deze periode. Beide rekeningen liggen qua aantallen ongeveer tien procent lager dan de Zeeuwse lijst, een verschil dat we net als in eerdere periodes kunnen verklaren door nauwkeurigheid van de schatting en verschillen tussen afgiftedata van het paspoort en vertrekdata. Echter voor de periode van 1777 tot en met 1779 bevat de Zeeuwse lijst meer dan tweemaal zoveel reizen dan er paspoorten zijn afgegeven, afgaand op de schattingen. Er lijkt dus in Zeeland veel meer activiteit met betrekking tot het uitreden van schepen zijn geweest dan dat we in de boeken van de WIC kunnen terugvinden. Hoe kunnen we dit verklaren?

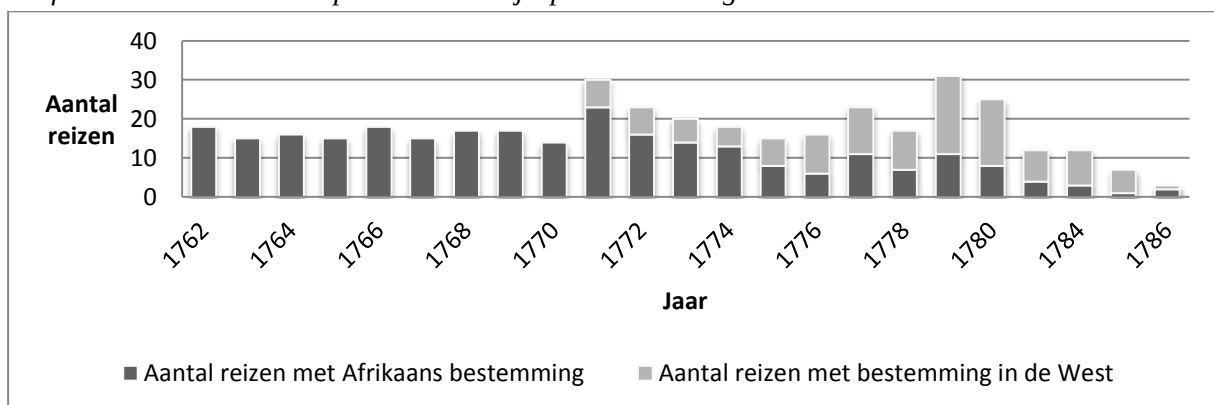
Laten we eerst de gegevens op de Zeeuwse lijst als op zich zelf staand beschouwen. Hiervoor kunnen we grafiek 1.7 uit hoofdstuk 1 erbij nemen en de ontwikkelingen in de periode van 1771 tot en met 1780 in ogenschouw nemen. Het valt op dat de periode in 1771 begon met een piek in het aantal scheepsreizen, waarna de aantallen in de jaren er na tot en met 1775 jaarlijks gestaag afnamen. Deze piek en de hier direct op volgende afname lopen lijken goed in de pas te lopen met het einde van de

economische bloei van Suriname. Waar in de jaren '60 het aantal Zeeuwse reizen redelijk constant bleef terwijl de economie van de Surinaamse kolonie goed draaide, kunnen we de piek van 1771 verklaren als een gevolg van een wat late bewustwording in Zeeland dat er geld te verdienen viel in Suriname. We kunnen de bevestiging van dit beeld terugvinden bij Postma: hij noteert een piek in de slaventransporten met 121 reizen vanuit Afrika door particuliere schepen tussen 1770 en 1774, terwijl de hier op volgende periode van 1775 tot en met 1779 een behoorlijk lager aantal van 58 reizen laat zien.⁴²

Toch zien we in de gegevens van Postma in eerste instantie een vergelijkbare ontwikkeling als in de driejarige rekeningen. Hoewel de rekeningen periodes van drie jaar beslaan en het overzicht van Postma is gebaseerd op cijfers over vijf jaar, zijn de cijfers redelijk vergelijkbaar. Het begin van de jaren '70 gelden als piekjaren, terwijl het einde van de jaren '70 een daling in het aantal reizen laat zien. Bij Postma dienen we echter in het achterhoofd te houden dat het enkel om slavenschepen ging, terwijl paspoorten ook voor retourschepen naar Afrika werden uitgevaardigd. Toch lijkt het er op dat de aantallen bij Postma iets hoger liggen dan de geschatte aantallen reizen uit de driejarige rekeningen. Zoals eerder gemeld kan dit het gevolg zijn van onnauwkeurigheid door het schatten enerzijds, maar ook omdat Postma zeker ten onrechte retourschepen als slavenschip heeft aangemerkt en dus tot hogere aantallen slavenschepen kwam dan er in werkelijkheid zijn geweest.⁴³

Na 1775 zien we in de Zeeuwse lijst weer een sterke stijging van het aantal reizen, wat duidelijk afwijkt van de trend in de Driejarige Rekeningen en in de gegevens van Postma. Om deze stijging te kunnen duiden, moeten we wat dieper op de gegevens in de lijst in gaan. De Zeeuwse lijst bevat immers behoorlijk wat bruikbare gegevens zoals namen van schip, schipper en reder, maar ook aankomst- en vertrekdata en ook bestemming van het schip. Bij de meeste gevallen staat in de lijst een bestemming gespecificeerd in de vorm van een topografische aanduiding zoals Guinea, Angola of Elmina. Bij een aantal records staat ook beschreven wat het doel van de reis was: 'om slaven' of 'om goud en tand', wat we vooral terugvinden bij de records aan het begin van de lijst. Bij veel records heeft de opsteller zich bediend van aanhalingstekens om dezelfde inhoud van het veld bij een volgend record aan te geven. Bij het behandelen van de data van deze lijst zijn de aanhalingstekens vervangen door de naam van de bestemming en het doel van de reis waar aan is gerefereerd.

Grafiek 2.4: Aantal reizen op de Zeeuwse lijst per bestemming



⁴² Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 118.

⁴³ Johannes Postma, 'A Reassessment of the Dutch Atlantic Slave Trade' in: J. Postma en V. Enthoven (eds.) *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden/Boston 2003) 115-138. Postma geeft in dit artikel aan dat hij meerdere schepen in zijn lijst ten onrechte als slavenschip heeft aangemerkt. Hij kwam tot deze conclusie door onderzoek van o.a. Henk den Heijer en Eric Willem van der Oest.

Bron: NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'

Het is goed mogelijk dat de stijging van het aantal reizen eind jaren '70 samenhangt met een bepaalde bestemming. Omdat naast Afrikaanse bestemmingen ook plaatsen als Sint Eustatius, Curaçao (Antillen) en Essequibo en Demerarij (Guyana) worden genoemd, ligt het voor de hand om de reisgegevens te filteren op deze bestemmingen. In grafiek 2.4 staan de reizen met Afrikaanse bestemmingen in donkergrijs aangegeven, de bestemmingen op de Antillen en Guyana vinden we terug in lichtgrijs.

Allereerst valt met deze weergave van de gegevens in de Zeeuwse lijst op dat er voor 1771 geen bestemmingen in de West zijn opgegeven. Uit de lijst blijkt zelf niet waarom deze bestemmingen pas vanaf 1771 worden vermeld. Diverse verklaringen zijn mogelijk: mogelijk begon men pas vanaf 1771 met het in bijhouden van de bestemmingen in de West. Echter waarom dat precies vanaf dat jaar gebeurde, is niet duidelijk. Wel kunnen we uit de data van vertrek en terugkeer opmaken dat de reisduur naar de bestemmingen in de West veel korter waren dan die van reizen naar Afrika. Dit betekent dat het bij de reizen met bestemmingen in de West zou gaan om rechtstreekse reizen, niet om reizen waarbij eerst slaven werden gekocht in Afrika. Dat wordt des te meer bevestigd door de reders van de reizen naar de West: in de meeste gevallen ging het om uitredingen door de Essequibo Sociëteit, die zich beperkte tot de retourvaart tussen de Republiek en de koloniën Essequibo en Demerarij. Hiermee kan dus ook het eerder geconstateerde verschil tussen de Zeeuwse lijst en de Driejarige Rekeningen worden verklaard

Het wordt dus duidelijk dat we de reizen met bestemming naar Essequibo, Demerarij en de Antillen buiten beschouwing kunnen laten waar het de vaart op Afrika betreft. Dat klopt ook wel wanneer we het aantal reizen vergelijken over langere periode. Per drie jaar of per driejarige periode van een rekening kunnen er weliswaar verschillen voorkomen tussen de rekeningen en de Zeeuwse lijst, maar als we de het totaal aantal reizen van beide bronnen van 1762 tot en met 1779 naast elkaar plaatsen, zien we dat deze cijfers elkaar niet veel ontlopen: 235 reizen geschat op de Zeeuwse cijfers van de driejarige rekeningen tegenover 254 reizen naar Afrika op de Zeeuwse lijst. Een verschil van nog geen tien procent, dat wederom toegeschreven mag worden op de nauwkeurigheid van de schattingen. Verder valt op dat het verloop van de aantallen reizen uit de Zeeuwse lijst met Afrikaanse bestemming veel meer in de pas liep met de gegevens uit de driejarige rekeningen en met Postma. Wel zien we een opleving van het aantal reizen naar Afrika aan het einde van de jaren '70, die lijkt samen te hangen met verhoogd handelsverkeer als gevolg van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog.

Hoewel buiten het bestek van de vaart op Afrika, kunnen we kort stilstaan bij de gegevens over de reizen naar de West. Van 1771 tot en met 1775 was er sprake van een constant beeld van circa zeven reizen per jaar. Na 1775 was er een toename naar tien à twaalf schepen per jaar en in 1779 zelfs een piek van 20 reizen per jaar. Uit de Zeeuwse lijst blijkt dat in deze periode vaker Curaçao en Sint Eustatius als bestemming bij reizen naar de West staan genoteerd. Kennelijk werden deze bestemmingen steeds belangrijker voor Zeeuwse handelaren, wat het vermoeden van lucratieve handel door Nederlanders met Amerikaanse opstandelingen lijkt te bevestigen.

De boeken van de WIC bevatten echter niet alleen kwantitatieve gegevens over de scheepvaart. De overgebleven notulenboeken van de kamers Amsterdam en Zeeland vormen een bron van informatie over de gang van zaken rond de vaart op Afrika in deze periode.⁴⁴ Tussen 1771 en

⁴⁴ Registers van resoluties van de kamer Amsterdam, 31 oktober 1674 – 31 december 1791, Nationaal Archief, Den Haag, Tweede Westindische Compagnie (WIC), 1674-1791, nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummers 330-446; Registers van resoluties van de kamer Zeeland, 3 december 1674 – 20 december 1791, Nationaal Archief, Den Haag, Tweede Westindische Compagnie (WIC), 1674-1791, nummer toegang 1.05.01.02, inventarisnummers 647-722.

1779 heeft de WIC diverse schepen gecharterd voor de jaarlijkse reis naar de Goudkust voor zowel bevoorrading van de Nederlandse forten en handelsposten als het vervoer van handelsgoederen. Deze reizen werden op basis van toerbeurt door één van de kamers georganiseerd. Desondanks vinden we in de notulenboeken veel correspondentie tussen de kamers terug die ons een beeld geeft van de gang van zaken rond het charteren van een schip voor uitreding. Het ging in de meeste gevallen om financiële zaken, maar we vinden ook briefwisselingen terug over de uitrusting van de schepen, het werven van bemanningen en de aanschaf van goederen voor de bevoorrading van de Nederlanders op de Goudkust.

Zoals gezegd was volgens een vaststaand roulerend schema ieder jaar één van de kamers verantwoordelijk om een schip uit te rusten naar Guinea. Indien de betreffende kamer zelf nog geen werkzaamheden daartoe had opgestart of hier nog geen blijk van had gegeven aan andere kamers, was de kamer Amsterdam er doorgaans snel bij om een herinnering onder de kamers rond te sturen aan de verplichting van het uitreden.⁴⁵ Hoewel de WIC aan het begin van de achttiende eeuw nog zelf schepen in haar bezit had die geschikt waren voor de vaart op Afrika, maakte men in de tweede helft van de eeuw vooral gebruik van schepen van particuliere reders. Het project van het uitreden van een schip begon dus met het charteren van een geschikt vaartuig tegen een zo scherp mogelijke prijs. De geschiktheid hing niet alleen af van zeewaardigheid, maar ook van laadcapaciteit omdat er voorraden voor de Goudkust moesten worden meegenomen. De verantwoordelijke kamer informeerde in eerste instantie naar de mogelijkheden bij lokale reders en meestal slaagde men er in om een geschikt schip te vinden.

Soms kwam het echter voor dat er geen goede schepen in de plaatselijke havens beschikbaar waren of dat de verantwoordelijke kamer de zoektocht liever uitbesteedde aan een andere kamer. Dit was vaak bij de kleinere kamers zoals Noorderkwartier of Stand en Lande het geval. Vaak namen de grotere kamers Zeeland of Amsterdam dan de taak tot het charteren van een schip over. Zo verzocht op 24 januari 1772 de kamer Stad en Lande aan de kamer Amsterdam om namens haar een schip te charteren voor de tocht naar Guinea.⁴⁶ Hiermee werd de kamer Amsterdam met een probleem opgezadeld: de heren commissarissen tot de zaken van de equipage van deze kamer gaven al snel aan dat zij maar geen schip konden vinden om aan het verzoek van de kamer Stad en Lande te kunnen voldoen. Omdat veel schepen voor reizen richting de Oostzee bleken te zijn vertrokken, was het aanbod mager. De beste aanbieding was nog het schip *St. Paulus*, wat echter geen schip van Nederlandse origine bleek te zijn, zodat het eventueel charteren van dit schip in strijd was met het 2e artikel van het Reglement van 1730. Amsterdam besloot vervolgens om aan de Staten-Generaal eenmalig dispensatie voor dit artikel te vragen met het argument dat het schip al sinds 1762 dienst voor Nederlandse opdrachtgevers had gedaan en groot onderhoud op Nederlandse werven was verricht. Verder benadrukte de kamer dat het artikel vooral betrekking zou hebben op particulieren, niet zozeer op de compagnie zelf. Desondanks werd het verzoek door de Staten-Generaal op 16 april 1772 afgewezen. Ironisch genoeg meldde de kamer Stad en Lande bijna een maand later in een missive trots dat men zelf een schip had weten te charteren, te weten *De Vriendschap* van schipper Albert Stokman.⁴⁷

Had men eenmaal een geschikt schip weten te vinden, dan was het zaak om de overeenkomst tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden voor de WIC tot een charter te laten verwerken en deze bij een notaris laten bekrachtigen. Onder gunstige voorwaarden werd niet alleen aan lage prijs verstaan,

⁴⁵ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 436, f 180, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 22 mei 1781: de kamer Amsterdam maant de andere kamers om zo snel als mogelijk een schip te charteren voor uitreding naar Guinea, uiteraard tegen zo gunstig mogelijke condities.

⁴⁶ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 427 f 32, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 24 januari 1772.

⁴⁷ Ibidem f. 64-66.

maar ook mogelijkheden om risico's zoveel mogelijk op de reder af te wentelen. Een aantal charters zijn bewaard gebleven, niet alleen als losse documenten, maar ook in de notulenboeken van de kamers Amsterdam en Zeeland.⁴⁸ De voorwaarden werden namelijk vaak van tevoren door de kamers onderling besproken. Zo had de kamer Noorderkwartier in het voorjaar van 1774 een schip gevonden, maar kennelijk twijfelde men aan het concept charter. Uiteindelijk vroeg men de collega's van de kamer Amsterdam om advies, die als antwoord en ter vergelyk een eigen concept charter terugstuurden dat was gebaseerd op eerdere Amsterdamse overeenkomsten.⁴⁹ Naast zaken als prijs en voorwaarden werden in de charters ook zaken gespecificeerd als kostgeld voor meereizende bedienden en militairen van de WIC.

Dat het zo belangrijk en noodzakelijk was om het charter volgens zo duidelijk mogelijke specificaties en voorwaarden op te stellen, blijkt wel uit een aantal voorvallen waarmee de WIC zich in de jaren zeventig werd geconfronteerd. Het al eerder genoemde schip *De Vriendschap* was in 1772 met succes naar Elmina gevaren. Bij aankomst bleek echter dat de schipper zich niet aan het charter had gehouden. Zo waren er minder goederen in Elmina in het ruim aangetroffen dan dat er volgens de papieren in het schip zouden moeten zijn geladen. Verder zouden twee passagiers naar Elmina, de metselaar Gebmuller en de smid Jaskalis, zijn overgestapt op een Zeeuws vrijhandelsschip om onduidelijke redenen, mogelijk het gedrag van de schipper. Na hun vertraagde aankomst in Elmina overleden deze ambachtslieden in vrij korte tijd, hetgeen door de directeur-generaal ter plekke werd toegeschreven aan de vertraging die zij in hun reis hadden opgelopen.⁵⁰ Uiteindelijk werd de zaak geschikt met een tegemoetkoming door de rederij van fl. 600 plus fl. 350,60 voor de schuldpapieren en aanvullende transportkosten van de twee overgestapte ambachtslieden. Verder weigerde de WIC de vervoerskosten voor door de schipper in Elmina opgepikte vracht en passagiers te vergoeden. Wel kreeg de rederij geld terug vanwege teveel betaalde lastgelden als gevolg van het niet meten met Amerikaanse maten te Curaçao, wat blijkbaar de gewoonte was op dit eiland.⁵¹

Een andere zaak waarbij duidelijk aan de voorwaarden in het charter werd vastgehouden, was het geschil tussen de WIC en de boekhouder van het schip *Goed Succes* met schipper Arij van der Pott. Eind augustus 1775 was dit schip vertrokken van de rede van Texel met bestemming Elmina.⁵² Directeur-Generaal Woortman maakte in een missive van 27 december 1775 melding van de aankomst van het schip aldaar. Al snel stuurde Woortman een volgende missive waarin hij sterke vermoedens uitte dat de schipper Van der Pott voor eigen rekening had gehandeld in slaven, wat hem door bepalingen in het charter uitdrukkelijk was verboden. Hierop besloot de kamer Amsterdam om de betaling van de transportgelden op te schorten totdat duidelijk was in hoeverre de schipper in strijd met het charter had gehandeld. Na enkele verzoeken van de boekhouders van het schip aan de WIC om tot uitbetaling over te gaan, besloot de kamer op 3 september 1776 om de zaak verder te laten onderzoeken door de heren commissarissen tot de zaken van processen en tot koopmanschappen.⁵³ Deze kwamen vervolgens op basis van brieven van Woortman en getuigenverklaringen dat Van der Pott inderdaad voor eigen rekening had gehandeld: hij had twee slaven en twee crevellen (ivoor van jonge olifanten) gekocht en weer verkocht. De voorgestelde sanctie luidde dat de reder van het schip een aftrek van 4000 gulden kreeg op de te ontvangen vrachtpenningen. Verder diende het volledige

⁴⁸ Van andere kamers zoals Maze, Stad en Lande en Noorderkwartier zijn nagenoeg geen notulen bewaard gebleven.

⁴⁹ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 429 f. 28v, f. 29v, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 4 januari 1774 – 28 december 1774.

⁵⁰ Ibidem f. 129v.

⁵¹ Ibidem f. 7v.

⁵² NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 430 f. 139v, f. 164, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1775 – 28 december 1775.

⁵³ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 431 f. 102v, f. 103v, f. 138, f. 142 f. 155, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1776 – 31 december 1776.

lastgeld aan de WIC te worden betaald, óók over de door de WIC op de terugweg meegegeven extra lading. Toch bleek er twijfel te bestaan over de getuigenverklaringen. Uiteindelijk werd de zaak geschikt met betaling van de volledige vrachtgelden door de WIC, waar tegenover stond dat de reder tenminste 3500 gulden boete betaalde en een door de schipper in Elmina meegenomen kistje stofgoud van de WIC overdroeg aan de compagnie.⁵⁴

De charters dienden echter niet alleen ter bescherming van de WIC. Ook voor reders kon het charter een middel zijn om zijn belangen te verdedigen. Op 24 januari 1775 werd in de kamer Amsterdam de brief behandeld van reder Claas Janszoon Lam over door de WIC niet betaalde vrachtpenningen. Zo waren er volgens hem door medewerkers van de WIC goederen aan de schipper aangeboden voor de terugreis, die echter niet bleken te zijn geregistreerd op de goederenlijst. Hoewel de WIC in het charter had laten opnemen dat er geen vrachtpenningen werden betaald over niet op de vrachtljst opgenomen goederen, beargumenteerde de reder dat zijn schipper Rembt Sprong zich flexibel toonde ten opzichte van de bedienden van de WIC in Elmina door de extra vracht mee te nemen. Waarschijnlijk betrof het echter smokkelwaar, aangeboden door medewerkers van de WIC zelf. Helaas was de schipper op de terugweg overleden, waardoor lacunes in de scheepsadministratie achteraf niet meer konden worden verklaard. De reder meende derhalve dat zijn schipper in Elmina te goeder trouw had gehandeld en zich aan het charter had gehouden en verzocht aan de WIC om de vrachtpenningen over de ongeregistreerde goederen alsnog te voldoen. Op 31 januari 1775 gaven de heren rekenmeesters en commissarissen ter koopmanschappen van de kamer Amsterdam aan dat zij geen oordeel in de zaak konden vellen en stelden voor om de Heren Tien te vragen om advies. Vermoedelijk is de zaak later alsnog geschikt, want verdere correspondentie over deze zaak vinden we niet meer terug.⁵⁵

Uiteindelijk probeerden zowel WIC als particuliere reders en handelaren hun eigen belangen zoveel mogelijk te beschermen. In veel gevallen zijn conflicten zoals hierboven geschetst een zaak van de lange adem. Enerzijds was hiervoor een praktische oorzaak aan te wijzen: communicatie over lange afstand verliep in de 18^e eeuw traag. Brieven tussen Nederland en de bezittingen op de kust van Guinea waren meestal enkele maanden onderweg, afhankelijk of de post werd meegegeven aan een retourschip of een schip dat eerst nog Suriname of de Antillen aan ging doen voordat het terug zou keren naar Nederland. Wanneer het behandelen van een geschil afhankelijk was van correspondentie uit Guinea, zoals in de zaak van Arij van der Pott, dan kon het lang duren voor een dergelijke zaak was geschikt. Anderzijds brachten de betrokken partijen vaak gedurende een conflict nieuwe argumenten in om de zaak te rekken en de tegenstander uit te putten. Soms lukte dit en werd een zaak geschikt tegen condities die aanzienlijk milder waren dan wat oorspronkelijk werd geëist. Ook in dit geval blijkt de zaak rond Van der Pott exemplarisch.

Samenvattend kunnen we de periode van 1771 tot en met 1779 als een overgangsperiode zien, maar toch had deze periode een eigen dynamiek. Aan het begin van de jaren zeventig zien we nog het effect van de bloeiperiode van de kolonie Suriname. Het economisch tij was gunstig, de plantages draaiden goed en er was grote behoefte aan slaven voor het werk op de plantages. Na de beurskrach van 1773 raakte de Surinaamse economie in verval en gingen lokale eigenaren van plantages failliet. Hoewel de plantages bleven voortbestaan en daarmee ook de vraag naar slaven, was de glans er wel een beetje af. De driehoekshandel vormde nog altijd een lucratieve bron van inkomsten, maar de mooie cijfers van enkele jaren eerder werden niet meer gehaald. Pas eind jaren zeventig was er weer een lichte toename van zowel de vaart op Afrika als rechtstreeks op de Antillen als gevolg van de

⁵⁴ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 432 f. 6, f. 66v, f. 174v., Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 7 januari 1777 – 30 december 1777.

⁵⁵ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 430 f. 23v, f. 30, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1775 – 26 december 1775.

Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog. De Nederlandse kooplieden hadden ontdekt dat er goed te handelen viel met de Amerikaanse rebellen, los van eventuele gemeenschappelijke ideologische aspecten. Hoe dit tijdelijk succes op de lange termijn uit zou pakken voor de kooplieden en reders, zal in het volgende hoofdstuk worden behandeld.

Hoofdstuk 4: 1781 – 1791

Op 2 januari 1781 behandelde de kamer Amsterdam van de WIC een bericht van de kamer Maze over het huren van een schip om een toerbeurt naar Guinea door deze kamer te laten volbrengen. De Rotterdammers lieten weten dat ze na enig zoeken een schip hadden gevonden tegen een vrachtprijs van 130 gulden per last. Volgens de Amsterdamse collega's was deze prijs exorbitant hoog; nog niet veel eerder had men immers vrachtprijzen van rond de 110 gulden per last betaald. Zij stelden daarom voor om in Amsterdam naar een geschikt schip tegen een lagere prijs te zoeken. Uiteindelijk vond men een hoeker van ruim 180 lasten groot, dat voor de WIC beschikbaar gesteld kon worden tegen 115 gulden per last. Ondanks de lagere prijs besloot men in Amsterdam na overleg met de kamer Maze om nog even verder te zoeken. Echter op 22 mei 1781 was er nog steeds geen overeenkomst met een reder bereikt, ook al maande de kamer Amsterdam de andere kamers om toch zo snel mogelijk een schip uit te reden naar Guinea, uiteraard tegen voor de WIC zo gunstig mogelijke condities.⁵⁶

Helaas waren de condities in deze periode voor de WIC en tegelijk de gehele Nederlandse koopvaardij bepaald niet gunstig te noemen. In het vorige hoofdstuk hebben we de jaren zeventig van de achttiende eeuw als overgangperiode gekenschetst, waarin enkele veranderingen op gang werden gebracht. Deze kwamen tot een hoogtepunt in de periode van dit hoofdstuk dat loopt van 1780 tot en met 1791. Het politieke en economische beloop van deze periode zouden uiteindelijk leiden tot het bijna volledig stilvallen van de scheepvaart tussen Nederland en Afrika. Dit had niet alleen tot gevolg dat de handel tussen Nederland en Afrika stil kwam te liggen, maar ook dat de driehoekshandel bemoeilijkt werd, waarbij ook de Nederlandse bezittingen in het Caribisch gebied en Guyana betrokken waren. Later in dit hoofdstuk zullen we deze gevolgen nader in kaart brengen, maar eerst zullen de politieke en economische ontwikkelingen worden toegelicht die aan deze problematiek ten grondslag lagen.

In de jaren zeventig van de achttiende eeuw hadden de ideeën van de Verlichting ook grond gekregen in de Republiek. Sinds de Nederlandse Opstand tegen Spanje waren er twee kampen te onderscheiden in de Nederlandse politiek: enerzijds een republikeinse stroming met een enigszins liberaal gedachtegoed, waarbij men zo min mogelijk macht toe wilden kennen aan één staatshoofd, maar het zwaartepunt wilden leggen bij een vergadering van vertegenwoordigers van het 'volk', in dit geval de gewesten. Dit moeten we echter niet interpreteren als een moderne democratie met directe vertegenwoordiging, dat zou nog bijna een eeuw op zich laten wachten, maar meer als een indirecte democratie. Het andere kamp benadrukte juist het belang van een staatshoofd, in dit geval de stadhouder. Ook al had de Republiek geen officieel staatshoofd vergelijkbaar met een koning of een keizer, sterke stadhouders bleken wel degelijk in staat om een dergelijke rol op zich te nemen. De Oranjes, die altijd werden geassocieerd met de Opstand en als enige adellijke familie de stadhouders van de Republiek leverde, hadden een grote aanhang in het land. Beide kampen wisselden elkaar regelmatig af in de macht: zo koos men na stadhouder Willem II voor een stadhouderloze periode omdat hij had gepoogd met militaire middelen de macht in de Republiek naar zich toe te trekken. Dit stadhouderloze tijdperk, overigens niet in alle gewesten, eindigde na het bekende rampjaar 1672: de problemen van de Republiek werden toegeschreven aan het republikeinse kamp en Willem III werd als stadhouder geïnstalleerd om orde op zaken te stellen.⁵⁷ In de achttiende eeuw kwam het opnieuw tot een stadhouderloos tijdperk met de dood van Willem III in 1702. Deze periode zou in de grote gewesten Holland, Zeeland en Utrecht duren tot 1747.⁵⁸

⁵⁶ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 436 f. 5-6, f. 180, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1781.

⁵⁷ J.H.C. Blom, E. Lamberts, ed., *Geschiedenis van de Nederlanden* (Rijswijk 1993) 152-154, 160-164.

⁵⁸ Ibidem, 168-169.

Sinds 1751 was Willem V stadhouder in de Republiek, maar onder invloed van de Verlichting kreeg de republikeinse beweging vanaf de jaren zeventig een nieuwe impuls. Hierbij was het werk van Joan Dirk van der Capellen tot den Poll een belangrijke factor. Hij publiceerde pamfletten gebaseerd op het werk van filosofen als Locke en Rousseau, en vertaalde onder andere het werk “Observations on Civil Liberty” van Richard Price, dat zich uitsprak ten gunste van de Amerikaanse onafhankelijkheidsstrijders. De Amerikaanse Revolutie had al tot spanningen binnen de Republiek geleid. Jonathan Israel stelt dat er onder de kringen van kooplieden in Amsterdam grote sympathie bestond voor de Amerikaanse opstandelingen, mede door de dominante en arrogante opstelling van de Britse marine en koopvaardij ten opzichte van de Nederlanders en Fransen. Tegelijk raakte de stadhouder Willem V door dit anti-Britse sentiment in een lastig dilemma: traditioneel waren de Britten in Europa een belangrijke bondgenoot voor de Republiek. Hoewel de Republiek een neutralere buitenlandse politieke koers had aangehouden sinds de Zevenjarige Oorlog als gevolg van veranderde bondgenootschappen tussen de grootmachten in Europa (zo had Pruisen na de oorlog toenadering gezocht tot Groot-Brittannië), was de stadhouder enerzijds politiek nog steeds sterk georiënteerd op de Britten, anderzijds werd de roep om steun aan de Amerikaanse opstandelingen vanuit de burgerij steeds luider.⁵⁹ De steun aan de Amerikanen was dus niet alleen economisch van aard, maar ook op ideologische redenen gestoeld.

Die steun bleek op de lange termijn vervelende gevolgen te hebben voor de Republiek. De doorvoer van wapens naar Amerika via Nederlandse schepen en Nederlandse eilanden in het Caribisch gebied was de Britse regering een doorn in het oog. Al in 1777 had de Britse ambassadeur in Den Haag een brief aan de Staten-Generaal overgedragen waarin de Republiek werd gesommeerd om de wapenhandel via Sint Eustatius per direct te stoppen en de steun aan de Amerikaanse rebellen in te trekken. Zou dit niet gebeuren, dan zouden Nederlandse schepen door de Britse marine worden geïnspecteerd en in beslag worden genomen.⁶⁰ Uiteraard zou dit een schending betekenen van de soevereiniteit van de Republiek, wat de anti-Britse gevoelens onder de Nederlanders versterkte en de sympathie voor de Amerikaanse opstandelingen deed toenemen. In 1779 namen de Britten de eerste Nederlandse schepen met wapens bestemd voor de rebellen in beslag. Nadat de Republiek dreigde met toetreding tot het Verbond van Gewapende Neutraliteit om de eigen scheepvaart te beschermen, verklaarde Groot-Brittannië eind 1780 Nederland de oorlog, die tot de wapenstilstand van 1783 zou duren.⁶¹

De gevolgen voor de Republiek en de Nederlandse scheepvaart van deze Vierde Nederlands-Engelse Oorlog waren desastreus te noemen. De Britten meenden voor een snelle uitschakeling van de Republiek te kunnen zorgen door de dominantie van hun marinevloot, waar zij grotendeels in slaagden. Allereerst werd de scheepvaart vanuit de Republiek aangepakt door patrouilles in de Noordzee en het Kanaal. Hierdoor werden Nederlandse schepen op weg naar de koloniën in de Oost en de West of naar het Baltisch gebied een prooi voor Britse oorlogsschepen, zodra zij de Nederlandse havens waren uitgevaren. Maar ook buiten Europa in het Atlantisch gebied dolven de Nederlanders het onderspit. Zo verloor de WIC alle forten op de Goudkust aan Groot-Brittannië, op Elmina na. Ook de Caribische bezittingen, zoals Sint Eustatius en Curaçao, werden veroverd en ook Essequibo en Berbice vielen ten prooi aan de Britten. Suriname werd nog wel met veel moeite en steun van de Fransen behouden voor de Republiek, maar bevoorrading van en handel met deze kolonie werden door de oorlogssituatie behoorlijk bemoeilijkt.⁶²

⁵⁹ Israel, Jonathan, *The Dutch Republic: its rise, greatness and fall, 1477-1806* (Oxford 1995) 1094-1097.

⁶⁰ Israel, *The Dutch Republic*, 1097.

⁶¹ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean* (Londen 2006) 348.

⁶² Goslinga, Cornelis Ch., *The Dutch in the Carribean and in the Guianas 1680-1791* (Assen 1985) 583-584.

De oorlog had niet alleen gevolgen voor de buitenlandse politieke situatie, maar ook in het binnenland liepen de spanningen op. Allereerst speelden de Nederlandse verliezen de republikeinse beweging, die zich als ‘patriotten’ manifesteerden, in de kaart. De Britse vorderingen werden toegeschreven aan de slechte staat van de vloot en het leger, waarvoor de stadhouder, de Staten-Generaal en de zittende regenten verantwoordelijk werden gehouden en waardoor de steun aan de patriottistische beweging groeide. Israel spreekt dan ook van een revolutionair proces van onderaf, waarbij men dit proces zag als onderdeel van de Nederlandse Opstand, een slotstuk waarbij de opstand zou moeten worden voltooid.⁶³ De oorlog versterkte het gevoel onder de bevolking van algehele malaise, van het idee dat de Republiek aan het afglijden was tot tweederangs natie, maar was tegelijkertijd ook een voedingsbodem voor ideeën om een ‘nieuwe’ Republiek te maken waarbij de notie van ‘het volk’ meer centraal zou moeten komen te staan.

Het gevoel van malaise werd nog verder gesterkt wanneer we kijken naar de economische gevolgen van de oorlog. Zoals reeds gezegd probeerden de Britten met een blokkade de Nederlandse scheepvaart te verstoren. Hierdoor konden niet alleen compagnieschepen niet meer uitvaren, maar ook particuliere koopvaardischepen werden door de Britten in het Kanaal of op de Noordzee in beslag genomen. Tijdens de oorlog werden 195 Nederlandse vaartuigen in beslag genomen, waarvan 129 door kapers.⁶⁴ Het vervoer van en naar de koloniën en de daarmee gepaard gaande handel kwamen stil te liggen. De driehoeks- en retourhandel werden ernstig bemoeilijkt omdat Nederlandse schepen op meerdere plekken tijdens de reis te maken konden krijgen met Britse tegenstanders: als een schipper al langs de Britse patrouilles in het Kanaal was gegelipt, kon hij in de Afrikaanse wateren voor de Goudkust opnieuw op Britse schepen stuiten. Had hij opnieuw geluk om ongeschonden Afrika met een lading slaven te verlaten, dan lagen we opnieuw op Britse schepen op de loer bij Guyana en rond de Caribische eilanden, nog afgezien van het feit dat de slavenmarkten van Sint Eustatius en Curaçao in Britse handen waren gevallen. Ook de handel met het Baltisch gebied, de zogenoemde moedernegotie, viel stil als gevolg van de Britse blokkade, wat gevolgen had voor de werkgelegenheid in havensteden als Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn, Rotterdam en Vlissingen. Zelfs de vissersvloot van de Republiek bleek niet veilig voor Britse marineschepen en kapers, wat samen met het instorten van de koopvaardij leidde tot een recessie in de gewesten Holland en Zeeland vlak na het uitbreken van de oorlog.⁶⁵

De Nederlandse reders vonden al snel een slimme methode om de blokkades te omzeilen door hun schepen onder de neutrale Zuid-Nederlandse (Oostenrijkse) vlag te brengen. Hierbij werd het schip ogenschijnlijk verkocht aan de nieuwe Zuid-Nederlandse eigenaar, maar ging de verkoop gepaard met een geheime clausule met bepalingen zoals wie de directie over het schip voerde, hoe de financiën waren geregeld en de terugverkoop van het schip na beëindiging van de oorlog. Veel vissersschepen en kleinere handelsschepen werden op deze manier van een neutrale vlag voorzien en ontliepen zo de Britse kapers en marineschepen.⁶⁶ Uiteindelijk zou dit leiden tot geleidelijk herstel van de Nederlandse visserij en handelsvaart binnen Europa, al tijdens het conflict met Groot-Brittannië.⁶⁷

Voor de intercontinentale vaart was dit kennelijk geen oplossing. Na het uitbreken van de oorlog hadden Britse kapers nog geruime tijd Nederlandse schepen op de terugweg naar de Republiek kunnen opbrengen, omdat niet alle Nederlandse schippers op de hoogte waren van de

⁶³ Israel, *The Dutch Republic*, 1100.

⁶⁴ Jan van Zijverden, ‘The Risky Alternative: Dutch Privateering During the Fourth Anglo-Dutch War, 1780-1783’ in: D.J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga en J. de Moor (eds.), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War in the Eighteenth and Nineteenth Centuries* (Exeter 1997) 189.

⁶⁵ Israel, *The Dutch Republic*, 1100.

⁶⁶ Van Eyck van Heslinga, ‘De vlag dekt de lading’, 108-110.

⁶⁷ Van Zijverden, ‘The Risky Alternative’, 190.

vijandelijkheden.⁶⁸ Niet alleen bracht de Britse blokkade op deze manier de Nederlandse intercontinentale vaart tot stilstand, waaronder de vaart op Guinea en de slavenhandel. Door de inbeslagnames ontstond ook een tekort aan geschikte schepen voor de vaart op Afrika en de Cariben tijdens de oorlog en zelfs in de jaren er na, waarover meer verderop in dit hoofdstuk.

Het conflict met de Britten had ook gevolgen voor de relaties met andere Europeanen op de kust van de WIC. Tijdens het uitbreken van de oorlog bevonden de Nederlanders zich nog midden in de 'Deense Geschillen'. Volgens Per Hernæs zorgde de oorlog met de Britten ervoor dat de positie van de Nederlanders ten opzichte van de Denen aanzienlijk werd verzwakt. Verschillende Nederlandse forten werden immers door Britse troepen ingenomen en Fort Crèvecoeur, het Nederlandse fort dat zo dicht bij het Deense fort Christiansborg lag, werd zelfs grotendeels gesloopt. Een doorn in het oog van de Denen was hiermee weggenomen. Maar voor de Nederlanders was de gifbeker nog niet leeg: zij zouden zich zelfs rechtstreeks tot de Denen moeten richten voor hulp. Nadat zes Nederlandse koopvaardijschepen voor de Britten waren opgebracht, kregen twee van deze schepen toestemming om met Nederlandse opvarenden en vluchtelingen huiswaarts te keren. Omdat men vreesde dat deze schepen op weg naar huis opnieuw door Britse kapers of marineschepen zouden worden lastiggevallen, deed de Nederlandse directeur-generaal Pieter Volckmar aan de Denen het verzoek om onder Deense vlag en met Deense paspoorten naar Nederland te mogen varen. De Deense gouverneur Jens Adolph Kiøge weigerde omdat hij niet wilde dat Denemarken betrokken raakte in een oorlog met Groot-Brittannië.⁶⁹ Omdat de Nederlanders feitelijk alleen nog maar ver weg van Christiansborg in Elmina aanwezig waren en er zich geen nieuwe conflicten meer met de Denen konden voordoen, werden de Deense Geschillen vooral een conflict dat bestond uit het over en weer versturen van schriftelijke polemieken tussen Den Haag en Kopenhagen. In de notulen van de kamer Amsterdam vinden we in 1781 bericht dat de Deense Geschillen 'in den minne' waren geschikt.⁷⁰ Na de oorlog werden de ingenomen forten door de Britten aan de Nederlanders teruggegeven. Hoewel de Denen ook enkele Nederlandse handelsposten hadden geannexeerd en deze weigerden terug te geven, kwam het niet meer opnieuw tot een conflict.

De oorlog met Groot-Brittannië had ook gevolgen voor de relatie tussen Nederlanders en Portugezen. Hoewel niet meer in zulke aantallen als eerder, kwamen er nog steeds Portugese schepen met zoete tabak uit Brazilië naar Guinea. Britse marineschepen probeerden dan ook om de Portugezen weg te leiden van Elmina naar Engelse handelsposten op de kust, zoals Cape Coast, zodat de Nederlanders niet meer over de zoete tabak konden beschikken voor de slavenhandel. Voor de Portugezen betekende dit echter ook dat men kon handelen zonder recognitie af te hoeven dragen aan de WIC in Elmina. Want waar men eerder verplicht was om een pas te halen in Elmina tegen betaling van recognitie, kon nu onder de dekking van Britse oorlogsschepen vrijelijk worden gehandeld in de kustgebieden die voor de oorlog nog onder het 'mandaat' van de WIC vielen. Dit was ook bij Nederlandse marinekapiteins en bij de leiding van het fort in Elmina opgevallen, want in 1783 ontving de kamer Amsterdam van kapitein Reijntjes van het marineschip *Argo* de vraag wat hij moest doen met Portugese schepen die geen recognitie wilden afdragen, maar werden gedekt door een Britse oorlogsbodem.⁷¹ Uiteindelijk zou het weinig uitmaken, omdat de Nederlandse handel op de Goudkust grotendeels was stilgevallen. Nog maar weinig Nederlandse schepen slaagden er in Guinea te bereiken, zodat er aan zoete tabak als smeermiddel voor de slavenhandel maar amper behoefte was. Toch was er ondanks de verzwakte Nederlandse positie zo nu en dan sprake van enig

⁶⁸ Ibidem, 189.

⁶⁹ Nørregård, *Danish settlements in West Africa*, 138-139.

⁷⁰ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. WIC 437 f. 177, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1782 – 31 december 1792.

⁷¹ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. WIC 438 f. 381-382, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 7 januari 1783 – 30 december 1783.

spierballenvertoon. De WIC had zelf geen schepen in Afrika ter beschikking om Portugese koopvaarders op te brengen, maar de Nederlandse marine stak zo nu en dan een helpende hand toe. Zo werd in 1780 het Portugese schip *Francisco de Paulo Santa Rita* opgebracht, waarvan de verkoop in 1784 werd afgehandeld.⁷² Marinekapitein Boot was er in geslaagd om voor de kust van Guinea dit Portugees koopvaardijship in beslag te nemen, dat voor 14.143 gulden werd verkocht. De opbrengst van dit schip werd verdeeld onder de Admiraliteit en de kamer Amsterdam. Een piepkleine druppel op een wel heel grote gloeiende plaat van onkosten als gevolg van de oorlog, die niet alleen de handel door de WIC maar ook de particuliere Nederlandse koopvaardij praktisch tot stilstand bracht.

Eén van de bronnen waar uit het stilvallen van de particuliere koopvaardij kan worden opgemaakt, wordt gevormd door de Generale Driejarige Rekeningen van de WIC. Als we de gegevens van 1780 tot en met 1791 in tabel 3.1 bekijken, valt op dat de WIC gedurende de Vierde Nederlands-Engelse oorlog inderdaad behoorlijk wat minder inkomsten heeft ontvangen aan lastgelden. Als we de methode van Den Heijer toepassen om het aantal betalende schepen vast te stellen aan de hand van een gemiddeld bedrag aan lastgeld, zien we dat het aantal uitvarende particuliere schepen per jaar op één hand te tellen is. Op het eerste gezicht lijkt het frappant dat in de eerste twee jaren van de oorlog nog meer schepen lijken te zijn uitgevaren dan in de laatste twee jaren, omdat de Britse controles en inbeslagnames van schepen al in 1779 waren begonnen en het in 1784 weer vrede werd, wat een positief gevolg zou moeten hebben op de koopvaardij. De verklaring moeten we echter zoeken in het feit dat de Nederlandse koopvaardijvloot in 1779 en 1780 nog niet door Britse marineschepen en ‘privateers’ was gedecimeerd. Veel schepen uit het intercontinentale verkeer werden pas laat op de terugweg opgebracht. Toen de wapenstilstand werd gesloten, waren er weinig schepen meer over om de handelsvaart over de lange afstand mee uit te voeren. Na 1783 kwamen niet heel veel omgevlagde schepen terug bij hun oorspronkelijke Nederlandse eigenaren, en het omvlaggen was vooral toegepast bij kleinere koopvaardijschepen en bij visserijschepen.⁷³ Meerdere malen moesten reders voor de intercontinentale koopvaardij in het buitenland schepen aanschaffen, waarover meer verderop in dit hoofdstuk. In elk geval betekende de vrede niet dat er na 1783 weer meteen sprake was van druk verkeer in Nederlandse wateren, zeker niet waar het de vaart op de koloniën betrof voor zover die al door Groot-Brittannië aan de Republiek waren teruggegeven. Pas in de periode van 1786 tot en met 1788 zien we weer een heel klein herstel, maar de particuliere handel op Afrika zou niet meer opbloeien tot het einde van de WIC in 1791.

Tabel 3.1: Schatting van het aantal uitgerede schepen op basis van door de WIC ontvangen lastgelden volgens methode Den Heijer, 1780-1791

Jaar	Inkomsten uit lastgelden				Aantal schepen lastgeld betaald			
	Amsterdam	Zeeland	Maze	Totaal	Amsterdam	Zeeland	Maze	Totaal
1780-1782	3.906	33.983	10.307	48.196	1	9	3	12
1783-1785	5.983	16.534	6.050	28.567	2	4	2	7
1786-1788	18.345	41.220	2.748	62.313	5	10	1	16
1789-1791	12.233	10.741	0	22.974	3	3	0	6

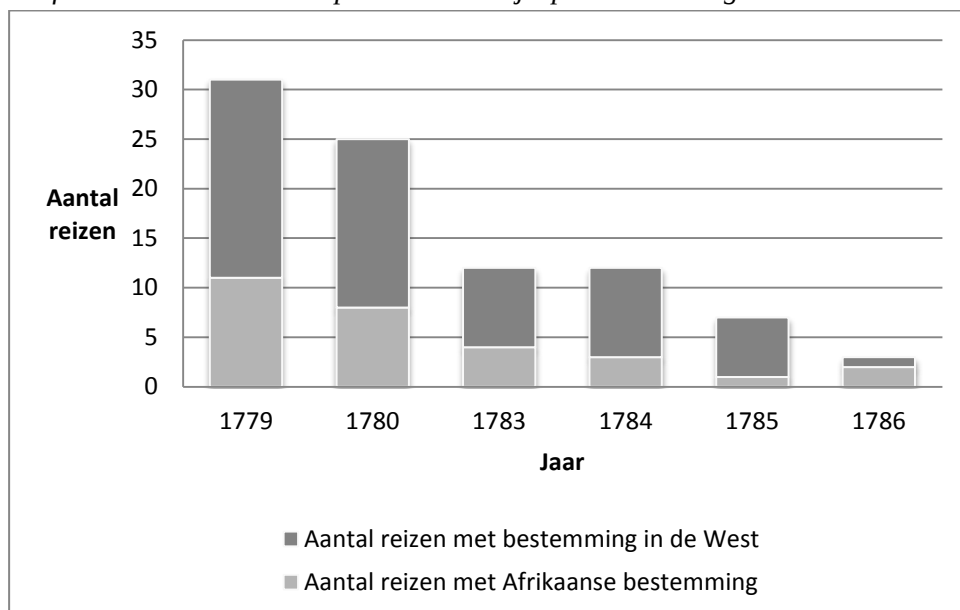
Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. WIC 271, Generale Driejarige Rekeningen, 1765-1791.

⁷² NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 439 f. 52, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 6 januari 1784 – 28 december 1784.

⁷³ Van Eyck van Heslinga, ‘De vlag dekt de lading’, 110.

De in de vorige hoofdstukken ter sprake gekomen Zeeuwse lijst laat in grafiek 3.1 een vergelijkbaar beeld zien van de scheepvaart vanuit Zeeland naar Afrika. De lijst noemt niet alleen de data van vertrek en terugkomst, maar vermeldt ook wat er met een schip is gebeurd indien het niet is teruggekeerd. Al medio 1779 lezen we de eerste notities over door de Britse marine en kapers opgebrachte Nederlandse koopvaardijschepen: de op 3 juni 1779 naar Guinea vertrokken *Jonge Jacob* met schipper Klaas Nap, van reder Michiel Pieters Bovel, was één van de eerste schepen die door de Engelsen in het Kanaal werden onderschept en in beslag werden genomen. Ook het schip *Haast U Langzaam*, wat met acht reizen voor de Middelburgse Commercie Compagnie bijna een oudgediende genoemd mocht worden, viel dat jaar dit lot ten deel. Hoewel de Zeeuwse lijst niet altijd even duidelijk is over het exacte lot van de schepen, kunnen we zonder veel moeite vaststellen dat van alle zeven schepen die in 1780 vertrokken naar een Afrikaanse bestemming (Guinea, Angola), er geen één wist terug te keren naar de Republiek. Volgens de lijst was dat vijf maal als gevolg van Britse acties, en eenmaal als gevolg van een ongeluk. Verder zijn er twee schepen niet geretourneerd zonder duidelijke opgave van reden, maar het ligt voor de hand om aan te nemen dat deze vaartuigen buiten Europese wateren op een Brits marineschip zijn gestuit. Dat de Zeeuwse scheepvaart vervolgens zo goed als volledig is ingestort, blijkt uit het feit dat de lijst voor de jaren 1781 en 1782 geen schepen vermeldt die zijn uitgevaren naar de Afrikaanse kust of naar andere bestemmingen in het Atlantisch gebied. Pas na het afkondigen van de wapenstilstand tussen Groot-Brittannië en de Republiek in 1783 zijn volgens de lijst de eerste schepen vanuit Zeeland weer uitgereed naar Guinea. Helaas is de lijst onduidelijk over de retourdatum. We weten dus niet met zekerheid vast te stellen of ook deze schepen nog door de Britten werden opgebracht of dat de schepen een ander lot, waaronder een mogelijk behouden terugkeer, hadden getroffen.

Grafiek 3.1: Aantal reizen op de Zeeuwse lijst per bestemming



Bron: NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01 inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786'.

Omdat de Zeeuwse lijst ook de namen van de rederijen bevat, is het interessant om stil te staan bij de rederijen die na de oorlog nog actief waren. Hoewel het verkeer vanaf 1784 niet meer tot een behoorlijk volume kwam qua aantallen uitgereede schepen en de aantallen dus niet bijzonder representatief zijn, kunnen we uit de lijst wel opmaken of er nog reders van vóór de oorlog actief waren. Ook kunnen we nagaan welke grote reders van voor het conflict niet meer actief waren na

1784. Enige indicatie over de gevolgen van de oorlog voor de rederijen kunnen we uit de lijst dus wel krijgen. Een aantal grote reders vinden we na het sluiten van de vrede in 1784 inderdaad niet meer terug in het Zeeuwse overzicht. Adriaan Kroeff, goed voor 27 vermeldingen van uitgereede schepen op de lijst, wordt na 1784 niet meer vermeld. Dit was ook het geval voor Jan Zwart en Zoon, voor de oorlog nog goed voor minstens 21 vermeldingen, en De Bruyn en Smit, die 18 schepen had uitgereed voor 1780. Voor wat betreft Adriaan Kroeff kan worden aangetoond dat deze aan het eind van de jaren '80 weer tekenen van activiteit vertoonde, omdat hij in 1790 een verzoek indiende om met nieuw aan te schaffen buitenlandse vaartuigen te varen op de kust van Afrika om de slavenhandel weer op gang te brengen.⁷⁴ Omdat de Zeeuwse lijst loopt tot en met 1786, kunnen we niet uitsluiten dat deze reders later nog opnieuw actief zijn geworden. Echter, het feit dat ze na 1780 niet meer vermeld worden, kan worden opgevat als aanwijzing dat deze ondernemingen in moeilijkheden zijn geraakt als gevolg van de oorlog. Evengoed vinden we rederijen die deze periode wel lijken te zijn doorgekomen. Zo vinden we vanaf 1784 weer vermeldingen van schepen, uitgereed naar Guinea door de Middelburgse Commerce Compagnie, en van kleinere ondernemingen, als Snouck Hurgronje en Louijssen, beide zeer actief voor het uitbreken van de Britse blokkade. We treffen zelfs een nieuwkomer aan in de vorm van S. Rudolfus, hierbij zowel eigenaar als schipper, varende op Guinea in 1785.

Wanneer we de aantallen uit de Zeeuwse lijst en de Driejarige rekeningen met elkaar vergelijken voor de periodes van 1780 tot en met 1782 en van 1783 tot en met 1785, zien we dat beide bronnen voor de eerste periode gelijk opgaan. De Zeeuwse lijst maakt melding van acht schepen met een Afrikaanse bestemming tegen negen schepen waarvoor lastgeld is betaald. Weliswaar ontbreken gegevens over 1781 en 1782, maar gezien het hoge aantal door Groot-Brittannië in beslag genomen Zeeuwse schepen, en daarmee het risico dat Zeeuwse reders liepen, is het niet ondenkbaar dat er in deze jaren amper een schip naar Afrikaanse wateren vertrok. De dichtheid van de gegevens in de Driejarige rekeningen is te grof om te kunnen achterhalen in welke jaren de lastgelden zijn betaald, de genoemde gegevens hebben dan ook betrekking op het totaal over drie jaren van de betreffende periode. Van 1783 tot en met 1785 verschillen de cijfers echter, waarbij de Zeeuwse lijst zeven naar Afrika vertrekkende schepen vermeldt en de Driejarige Rekening een geschat aantal van vier schepen laat zien. Van de Zeeuwse lijst mag er dan nog één schip worden afgetrokken, omdat dit was uitgereed voor de WIC en er hiervoor dus geen lastgeld hoefde te worden betaald. De aantallen zijn echter te gering en het bronnenmateriaal te onvolledig om goed vast te kunnen stellen dat beide bronnen voor deze periode werkelijk verschillende cijfers laten zien. Met dergelijke lage aantallen kan één enkel schip al een verschil maken van tientallen procenten.

We moeten ook niet uit het oog verliezen dat er voor wat betreft het lastgeld in oorlogstijd behoorlijk wat bezwaar werd gemaakt vanuit de rederijen. Meerdere malen werden deze heffingen door de boekhouders betwist. In de loop van de achttiende eeuw was de regeling omtrent de berekening en de betaling van de lastgelden, alsmede de geldigheidsduur van de afgegeven paspoorten enkele malen gewijzigd. Zo werd in 1734 bij het Nader Reglement, wat verdere afbraak van het handelsmonopolie van de WIC na het nieuwe octrooi van 1731 regelde, vastgesteld dat de na betaling van lastgeld afgegeven paspoorten langer geldig zouden zijn. Hierdoor werd een koopvaardijship voldoende tijd gegund om een retourreis of driehoeksreis te volbrengen zonder dat er een boete dreigde voor een te late terugkeer in de Republiek.⁷⁵ Na een mislukte poging van Zeeuwse handelaren om het lastgeld algeheel afgeschaft te krijgen, kwamen de Staten-Generaal in 1751 als

⁷⁴ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 446 f. 263, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 4 januari 1791 – 31 december 1791.

⁷⁵ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 313.

tegemoetkoming met een regeling waarbij slechts een derde deel van het lastgeld voor vertrek moest worden betaald en twee derde deel pas na terugkeer van het schip in de thuishaven.⁷⁶

Desondanks bleef de lastregeling bron van getouwtrek tussen particuliere kooplieden en de WIC. Zo vinden we in de notulen van de kamer Amsterdam het rekest van rederij Wesselman en Woortman aan de WIC om het reeds betaalde een derde deel van het vastgestelde lastgeld te retourneren omdat hun schip ‘De Goede Vrienden’ met schipper Hendrik Heijster niet uit heeft kunnen varen “*door de tegenwoordige tijdsomstandigheden en het embargo [door Groot Brittannië] op de schepen gelegd*”.⁷⁷ Daarnaast kwam de reder met het voorstel om een schip uit de Zuidelijke Nederlanden onder keizerlijke vlag te huren of te kopen ter grootte van 300 last met 80 man bemanning, 24 stukken kanon en 12 draaibassen en verdere ammunitie om de handel voort te kunnen zetten op Guinea. Omdat dit project al kostbaar genoeg zou zijn, stelde de rederij voor om vrijgesteld te worden van het betalen van recognitie voor dit schip aan de WIC. Ondanks vermelding in de notulen dat de kamer Amsterdam het voorstel zou hebben besproken met de collega’s van de kamer Zeeland, is niet duidelijk wat er uiteindelijk over het voorstel is besloten. Een ander initiatief betrof het in begin 1784 door de Zeeuwse reder Snouck Hurgronje en andere Zeeuwse kooplieden ingestuurde verzoek om te worden vrijgesteld van de betaling van het resterende twee derde deel lastgeld voor door de Britten in beslag genomen Zeeuwse schepen. Hierbij ging het om vijf schepen met bijna 14.000 gulden aan nog af te dragen resterend lastgeld, geen onaanzienlijk bedrag in een periode van zeer weinig handel. Het argument was hierbij dat de betreffende schepen Afrika nooit hadden bereikt en dus voor hun rederijen geen opbrengsten hadden kunnen genereren.⁷⁸ In antwoord op dit verzoek stuurde de kamer Amsterdam op 10 februari 1784 een missive uit waarin werd gesteld dat het lastgeld een belasting betrof op alle naar Afrika uitgaande schepen en dat het niet relevant was of deze schepen daadwerkelijk hun bestemming hadden bereikt.⁷⁹

Naast het hierboven genoemde verzoek diende Snouck Hurgronje nóg een verzoek in, dat gedurende de Vierde Nederlands-Engelse oorlog steeds vaker werd ingediend door Zeeuwse, Rotterdamse en Amsterdamse reders. Het betrof hier vrijstelling van artikel 2 van het octrooi uit 1731, dat voorschreef dat de vaart op Afrika door particuliere kooplieden enkel mocht worden uitgevoerd met vaartuigen die waren gebouwd in de Republiek. Deze maatregel stamde nog uit tijden waarin het mercantilisme hoogtij vierde, maar stond nu menig reder behoorlijk in de weg. Als gevolg van de Britse inbeslagnames nam het aantal in de vaart zijnde schepen dat in de Republiek was gebouwd, af in hoog tempo. Ook ‘verdwenen’ er door het omvlaggen steeds meer Nederlandse schepen administratief naar het buitenland, zoals naar de Zuidelijke Nederlanden. Hierdoor stegen niet alleen de huurprijzen van de overgebleven schepen, maar veel reders hadden steeds minder schepen tot hun beschikking van Nederlandse makelij en onder Nederlandse vlag. Weliswaar konden zij hun toevlucht nemen tot schepen van buitenlandse makelij, echter dit werd door het oorspronkelijke artikel 2 uitdrukkelijk verboden, waardoor er geen paspoort voor een reis naar de kust van Afrika kon worden aangevraagd. In 1780 kwamen dan ook de eerste verzoeken tot vrijstelling van dit artikel binnen bij de WIC. In dat jaar vroeg rederij Wesselman en Woortman dispensatie aan bij de Staten-Generaal voor het al eerder ter sprake gekomen schip ‘De Goede Vrienden’, waarbij de reder aangaf het schip op een Amsterdamse werf te willen laten vertimmeren en met lokaal ingekochte victualiën te willen bevoorraden. De Staten-Generaal bleek de kooplieden gunstig gezind en besloot om “*derhalve representant en bewindhebbers der West Indische Compagnie te autoriseeren, om derselver*

⁷⁶ Ibidem, 372-373.

⁷⁷ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 436, f. 23-24, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1781 – 31 december 1781.

⁷⁸ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 439, f. 33, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 6 januari 1784 – 28 december 1784.

⁷⁹ Ibidem, f. 42.

voornomen Schip op den ordinairen voet, en onder betaling van de gewone lasten, met het daartoe benodigd paspoort te voorsien”.⁸⁰

Vanuit Zeeland klonken echter bezwaren tegen deze maatregel. Vreemd, als we bedenken dat juist de Zeeuwen zich gedurende de achttiende eeuw sterk hadden gemaakt voor afbraak van het monopolie van de WIC en het zoveel mogelijk openstellen van de handel. Wellicht speelden concurrentieoverwegingen en de door schaarste opgedreven huurprijzen hier een rol. Uiteindelijk werden de Zeeuwse bezwaren afgewezen door de Staten-Generaal met het argument dat er door de oorlog simpelweg zeer weinig vaartuigen van Nederlandse makelij beschikbaar waren. Daarbij voerde men ook aan dat handhaving van het tweede artikel van het octrooi zou betekenen dat de toevoer van slaven vanuit Afrika naar de Nederlandse koloniën in de West in gevaar zou komen. In Suriname zou dat opnieuw leiden tot prijsstijgingen voor planters, lagere productie van de plantages als gevolg van het tekort aan slaven en een afname in de uitvoer van tropische producten naar Nederland. De planters waren eind jaren zeventig toch al geconfronteerd met prijsstijgingen voor slaven als gevolg van het conflict tussen de Amerikaanse opstandelingen en Groot-Brittannië.⁸¹ In november 1780 beklagden de Zeeuwen zich opnieuw over gebruik van schepen van buitenlandse origine, maar onduidelijk bleef of zij artikel 2 juist wilden handhaven of definitief geschrapt wilden zien. Uiteindelijk hielden de Zeeuwse protesten geen stand. Rederijen mochten dispensatie aanvragen voor het gebruik van schepen van buitenlands fabricaat via de Staten-Generaal en de kamers van de WIC. In de praktijk werd deze dispensatie nog lang na het sluiten van de vrede met Groot-Brittannië toegekend. Zo nam de kamer Amsterdam op 8 september 1789, dus zes jaar na het eindigen van de Engelse vijandelijkheden, nog een verzoek in behandeling van reder H. Berghaus om een niet in de Republiek gebouwd schip, de *African*, te mogen laten meten en een paspoort aan te vragen voor een reis naar Afrika en Suriname, waarmee de kamer instemde.⁸²

Maar afgezien van het octrooi waren er ook andere bezwaren tegen de inzet van in het buitenland gebouwde vaartuigen. Op 28 september 1790 behandelde de kamer Amsterdam een oorspronkelijk bij de kamer Zeeland ingediend verzoek van Pieter Willem van Lankeren om het schip *Petronella Elizabeth* te mogen laten meten om het lastgeld voor een paspoort voor Afrika vast te laten stellen. De kamer Amsterdam gaf aan doorgaans welwillend tegenover deze verzoeken te staan om de slavenhandel te stimuleren, maar tegelijkertijd maande zij tot voorzichtigheid omdat de kwaliteit van de in het buitenland gebouwde schepen nog wel eens te wensen overliet. Volgens informatie van de kamer bleken er in het voorjaar van 1790 twee schepen in Elmina te zijn afgekeurd, suggererende dat het hierbij ging om twee dispensatieschepen. Het advies van Amsterdammers luidde dan ook om bij de metingen een scheepstimmerman te laten beoordelen of het schip überhaupt in staat was om een reis naar Afrika of de West en weer terug naar de Republiek af te leggen. Hierbij gingen de dimensies van zeewaardigheid verder dan het schip alleen: ook het kunnen afsluiten van verzekeringen en het derven van inkomsten door vergane slavenschepen waren belangrijke aspecten om rekening mee te houden.⁸³

Maar ook het gebruik van ‘dispensatieschepen’ kon niet voorkomen dat de vrachtprijzen voor schepen van Nederlandse reders voor kooplieden en WIC behoorlijk stegen. In de notulen van de kamer Amsterdam kunnen we daar meerdere aanwijzingen voor vinden. In de late jaren zeventig waren de vrachtprijzen voor de WIC al licht gestegen. In 1775 had de WIC het schip *Het Goed Succes*

⁸⁰ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 435, f. 261, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 7 januari 1783 – 30 december 1783.

⁸¹ Ibidem, f. 461.

⁸² NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 444, f. 306, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 6 januari 1789 – 22 december 1789.

⁸³ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 445, f. 197-198, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 5 januari 1790 – 30 december 1790.

gehuurd voor een vrachtprijs van 100 gulden per last.⁸⁴ Al in 1778 was deze prijs opgelopen naar 110 gulden voor het voor een uitreding beoogde schip *Sint Antonio*. Ondanks dat de kamer Amsterdam de andere kamers maande tot het niet klakkeloos accepteren van hoge vrachtprijzen, kon zij niet voorkomen dat er tegen steeds hogere prijzen contracten werden gesloten met reders in de aanloop naar en tijdens de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog. Op 11 juni behandelde de kamer Amsterdam een missive van de kamer Maze over het charteren van het schip *Nooit Rust* voor een toerbeurt naar Afrika. Hoewel de door de Rotterdammers bedongen prijs niet in de notulen staat vermeld, was men in Amsterdam van mening dat de vrachtprijs niet hoger hoefde te zijn dan 110 tot 115 gulden per last, waarbij het verhoogde risico als gevolg van het conflict met Groot-Brittannië al bij de prijs was ingecalculeerd. De kamer Maze antwoordde op 31 juli dat men onder tijdsdruk om de toerbeurt in orde te maken en de op handen zijnde oorlogsomstandigheden weinig andere keuze had, maar nog belangrijker scheen men het te vinden dat *“dit schip geheel nieuw zijnde, en met een fraaije cajuijt voorzien, haar Edele ook het best geschikt was toegeschreeven, om den Heer Directeur Generaal eene aangename togt te versorgen...”*⁸⁵ De Rotterdammers wilden best afzien van het charteren van dit schip, al voorzag de kamer problemen met het vinden van een ander in Nederland gebouwd schip tegen een gunstiger vrachtprijs. Men had wel al een aanbod van een ander schip gekregen, maar hiervoor bedroeg de vrachtprijs al 130 gulden per last.⁸⁶ Uiteindelijk vertrok de *Nooit Rust* op 26 oktober 1780 uit Hellevoetsluis op weg naar Guinea.

Het jaar erop, begin 1781, raakten beide kamers opnieuw met elkaar in discussie over een toerbeurt naar Afrika die door Maze zou worden verzorgd. Op 2 januari behandelde de kamer Amsterdam een missive van Maze waarin werd gemeld dat het lastig was geweest een geschikt schip hiervoor te vinden. Uiteindelijk had men een schip gevonden tegen een vrachtprijs van 130 gulden per last. Uiteraard liet de kamer Amsterdam weten met deze prijs niet akkoord te gaan en ging ze voor Maze op zoek naar een vaartuig tegen lagere tarieven in eigen havens. Uiteindelijk vond men een hoeker van maximaal 200 last die wel beschikbaar was tegen 115 gulden per last.⁸⁷ Na overleg besloot men uiteindelijk niet op dit voorstel in te gaan, echter op 22 mei was er nog geen schip gevonden. Reden voor Amsterdam om te overige kamers te manen dat er zo snel als mogelijk een schip naar Guinea gezonden diende te worden. Op 21 juli 1781 was men nog weinig opgeschoten met de hele zaak, omdat het maar niet wilde lukken om een goed schip tegen gunstige condities vast te leggen. Om toch te proberen te enig vlot in de zaak te krijgen, kwam de kamer Maze met het voorstel om desnoods voor kosten van de WIC een schip te laten bouwen en te bewapenen, mede omdat er subsidie voor de bouw van schepen te lande is uitgelooft.⁸⁸ Uiteindelijk vond dit plan geen doorgang, maar uit de gang van zaken rond deze toerbeurt kunnen we opmaken dat het risico voor de onbewapende of lichtbewapende Nederlandse koopvaardijschepen door de Britse marineschepen opgebracht te worden, erg hoog was en dat de oorlog de vrachtprijzen behoorlijk heeft doen stijgen.

Deze stijgingen in vrachtprijs kwam natuurlijk zeer ongelegen voor de WIC, die door de inzakkende particuliere koopvaardij op Afrika sterk te lijden had aan teruglopende inkomsten uit de lastgelden. Echter, de WIC had meer financiële moeilijkheden dan teruglopende lastgelden en stijgende kosten van toerbeurten alleen. In brede zin kan worden gesteld dat de inkomsten van de WIC in de jaren zeventig afnamen, terwijl de onkosten gelijk bleven of licht toenamen. In de jaren tachtig

⁸⁴ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 430 f. 67, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1775 – 26 december 1775.

⁸⁵ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 435 f. 226, f. 269-270, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 4 januari 1780 – 28 december 1780.

⁸⁶ Ibidem, f. 585.

⁸⁷ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 436 f. 5-6. Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1781 – 31 december 1781.

⁸⁸ Ibidem, f. 218.

raakte deze ontwikkeling in een stroomversnelling. De oorlog met Groot-Brittannië was hiervoor de belangrijkste oorzaak, doordat niet alleen de Britse blokkade de inkomsten uit lastgelden deed afnemen, maar ook de verdediging en de verliezen van de bezittingen in Guinea, Guyana en de Antillen hoge kostenposten vormden voor de WIC. Cornelis Goslinga stelt dan ook dat de oorlog aan de verzwakte WIC een dreun gaf waarvan de organisatie niet meer wist te herstellen.⁸⁹

Het onderzoek van Goslinga werpt een interessante blik op de financiële situatie van de WIC in de jaren zeventig en tachtig. Hij baseert zich hierbij op diverse contemporaine rapporten, welke onder andere werden uitgevoerd om de zwakke financiële situatie inzichtelijk te maken, daarbij de onkosten van de oorlog uiteraard inbegrepen. Het doel van deze rapporten was om nieuwe financiële steun voor de WIC los te krijgen bij de Staten-Generaal. Goslinga noemt in zijn betoog drie redenen waarom de WIC er zo slecht voor was komen te staan. Allereerst was er natuurlijk de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog, waarbij het effect tweezijdig was gebleken: volgens een eigentijdse bron had de oorlog de WIC 337.000 gulden aan inkomsten misgelopen en maar liefst 700.000 gulden aan aanvullende onkosten opgeleverd.⁹⁰ Over de drie jaar die de oorlog duurde, betekende dit een verliespost van bijna 350.000 gulden per jaar. Een andere bron noemt een vergelijkbaar totaalbedrag aan inkomsten en verliezen, namelijk 1.159.361 gulden, en geeft zelfs een specificatie waaruit dit bedrag is opgebouwd. Voor de bezittingen op de kust van Afrika bedroegen de verliezen en onkosten als gevolg van de oorlog in totaal 300.000 gulden.⁹¹ Dit was een groot verlies voor een gebied dat al niet bijster winstgevend was voor de WIC.

Als tweede reden voor de zwakke financiële positie van de WIC geeft Goslinga namelijk aan dat enkele door de WIC beheerste gebieden als grote verliesposten te boek bleken te staan, zonder dat de WIC pogingen ondernam om deze bezittingen af te stoten. Hij maakt hierbij een onderscheid tussen handelskoloniën en min of meer agrarische koloniën. Onder de eerste categorie verstaat hij koloniën waar vooral sprake was van doorvoerhandel, zoals de eilanden Sint Eustatius en Curaçao. De tweede categorie omvat de koloniën waarvan de producten zelf betrokken werden, zoals Suriname, Essequibo, Berbice, maar ook Guinea. In het laatste geval ging het natuurlijk niet om plantageproducten, maar vooral om slaven, en in mindere mate, ook ivoor en goud. Goslinga stelt dat uit de financiële boekhouding blijkt dat de handelskoloniën voor de WIC winstgevend waren, terwijl de agrarische koloniën juist voor grote verliezen zorgden. Voor Guinea betroffen de onkosten over de periode van 1771 tot en met 1789 in totaal 2.138.381 gulden, wat neerkwam op gemiddeld bijna 115.000 gulden per jaar.⁹² Het beleid van de WIC was echter gericht op het terugverdienen van deze bedragen, die zij doorgaans als 'investeringen' beschouwden. Met name Zeeland maakte zich sterk voor behoud van 'haar' bezittingen in Zuid-Amerika. Het belang van deze koloniën voor de WIC werd dus groter gemaakt dan dat in werkelijkheid het geval was en hierdoor raakte de organisatie niet van deze kostenposten af, die uiteindelijk de spreekwoordelijke bodemloze put bleken te zijn. Niet dat de bewindhebbers van de WIC zich daar veel van aantrokken.

Als derde reden voor de zwakke financiële positie noemt Goslinga namelijk het uitgavenpatroon van de leiding van de WIC. Tussen 1771 en 1784 werd er ieder jaar ongeveer 40.000 gulden gespenseerd aan de organisatie van de jaarlijkse vergadering van de Heren X. Voor iedere driejaarlijkse financiële periode betekende dit dus een gemiddelde kostenpost van om en nabij de 120.000 gulden. De vijf kamers gaven hiernaast elk per jaar ook circa 45.000 gulden uit, wat per drie jaar 135.000 gulden aan onkosten opleverde. Goslinga merkt dan ook op dat "de heren bewindhebbers

⁸⁹ Goslinga, *The Dutch in the Carribean and in the Guianas*, 583.

⁹⁰ Ibidem 592. Hij baseert zich hierbij op een toelichting bij de tabel 'Estimates of income and expenditures of the WIC during the years 1771-1780'. [bron?]

⁹¹ Ibidem, 591.

⁹² Ibidem, 596.

van de Compagnie goed voor zichzelf zorgden ondanks desastreuze achteruitgang”.⁹³ We kunnen ons dan ook afvragen of de opmerking in de notulen van de kamer Amsterdam van 1781 over de “*bekrompen situatie van de WIC*” betrekking had op de financiële positie van de WIC zelf, of toch op het uitgavenpatroon van de Heren X en de individuele kamers in economisch lastige tijden.⁹⁴

Na de beëindiging van de Vierde Nederlands-Engelse oorlog slaagde de WIC er niet meer in om op te krabbelen. Voor het herstel rekenden de bewindhebbers wellicht teveel op steun vanuit de Nederlandse overheid. Die had echter gedurende de oorlog een weinig slagvaardige organisatie gezien, die amper in staat bleek de door haar beheerde gebieden te verdedigen. Nota bene de meest winstgevendende gebieden, zoals de Antillen, gingen snel verloren, terwijl de behouden gebieden slechts bestonden uit koloniën die voor de oorlog rode cijfers hadden laten zien, zoals Elmina en Suriname. Hoewel Groot-Brittannië na de oorlog de bezette forten op de kust van Guinea weer teruggaf aan de WIC, kwamen handel en scheepvaart niet meer terug op de niveaus van voor de oorlog. De Nederlandse overheid zou de WIC slechts nog voldoende financiering per jaar verlenen om te blijven draaien, maar een sanering van de schulden bleef uit. De raadspensionaris van Holland en de Staten-Generaal werkten uiteindelijk toe naar het niet verlengen van het octrooi van de WIC in 1791, waarna de door de WIC beheerde gebieden vanaf 1792 door de Raad voor de Koloniën werden beheerd.⁹⁵ Hoewel het doek voor de WIC definitief was gevallen, had zij praktisch al haar Europese equivalenten ruimschoots overleefd.

De particuliere vaart herstelde langzaam na het beëindigen van de oorlog. Zoals uit tabel 3.1 blijkt, namen de betaalde lastgelden voor de kust op Afrika weer toe na 1784, hoewel er van een spectaculair herstel geen sprake was: in de driejarige periode van 1783 tot en met 1785 werd voor zeven schepen lastgeld betaald, in de daar op volgende periode tot en met 1788 al weer voor zestien schepen. Dit herstel zette echter niet voort van 1789 tot en met 1791: slechts voor 6 schepen werd lastgeld betaald. Mogelijk kan dit lage aantal worden verklaard uit een kwakkelende Nederlandse koopvaardij: ondanks dat Nederlandse reders werden vrijgesteld van de eis om met Nederlandse bodems te varen, was er door de oorlog een enorme bres geslagen in het scheepsbestand. Het uitblijven van inkomsten als gevolg van de Britse blokkade zal zeker niet hebben bijgedragen aan de financiële positie van menig reder, zodat het onderhouden en vervangen van schepen in de jaren na de oorlog een moeizame zaak moet zijn geweest. Aan de andere kant kunnen we ons ook afvragen in hoeverre de cijfers van de laatste Driejarige Rekening een accuraat beeld geven van de werkelijke volumes van de vaart op Afrika. Met een ernstig verzwakte WIC die amper het hoofd boven water kon houden en waarvan het rond 1789 wel duidelijk werd dat een verlenging van octrooi er niet meer in zou zitten, is het immers niet ondenkbaar dat het oude verschijnsel van het lorrendraaien weer de kop op stak.

Afsluitend kan worden gesteld dat de periode van 1780 tot en met 1791 gekenmerkt werd door krimp. Voor een deel was dat een rechtstreeks gevolg van de oorlog met Groot-Brittannië tussen 1780 en 1784. De Britse blokkade en inbeslagname van Nederlandse schepen deed niet alleen de handelsvolumes inzakken en daarmee de inkomsten van Nederlandse kooplieden en reders, maar bracht ook grote economische schade toe aan de reders die hun scheepskapitaal zagen verschrompelen. Verder zagen we vooral ad hoc beleid waar men in de Republiek toe was gedwongen door de oorlogsomstandigheden: accepteren van hogere vrachtprijzen, gekibbel over betaalde lastgelden voor schepen die niet uit hadden kunnen varen en inzet van in het buitenland gebouwde schepen, nota bene tegen het oorspronkelijke octrooi van de WIC in.

⁹³ Ibidem, 592.

⁹⁴ NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 436 f. 142, Register van Resoluties van de kamer Amsterdam, 2 januari 1781 – 31 december 1781.

⁹⁵ Goslinga, *The Dutch in the Carribean and in the Guianas*, 599-608.

De oorlog bracht ook blijvende schade toe aan de WIC zelf. Weliswaar werden de ingenomen Afrikaanse forten en de Antillen weer teruggegeven, maar de opgelopen schulden en het uitblijven van inkomsten als gevolg van een maar moeizaam opkrabbende Nederlandse koopvaardij op Afrika na de oorlog zorgden voor een uitzichtloze situatie en het verlies van de steun van de Nederlandse overheid. In 1791 werd de WIC opgeheven, maar de politiek roerige periode die met Franse inbreng volgde, zou nog niet direct leiden tot een bloei van de particuliere Nederlandse vaart op Afrika. Het opkomend abolitionisme tegen de slavenhandel en de focus na 1815 op de Aziatische bezittingen voor de handel door het nieuwe koninkrijk stonden die bloei in de weg. Zo zou het blijven, totdat in 1872 de Nederlandse bezittingen in Guinea met Groot-Brittannië tegen Sumatra werden geruild en het Afrikaanse hoofdstuk voor Nederland definitief was afgesloten.

Conclusie

De periode van 1756 tot en met 1791 kan in zijn geheel worden gezien als een tijdperk waarbinnen de scheepvaartvolumes tussen de Republiek en de bezittingen van de WIC in Afrika afnamen. Wanneer we de cijfers van de jaren na de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog vergelijken met die van het einde van de jaren vijftig van de achttiende eeuw, dan valt op dat eerstgenoemde een stuk lager liggen. Welke oorzaak hiervoor ook wordt aangewezen, er is sprake van een cijfermatig verschil. Maar enkel het in ogenschouw nemen van dit verschil zou de 35 jaar die de in deze studie behandelde periode bestrijkt, geen recht aandoen. De constatering van het verval is simpelweg te grof. Pas wanneer we met een fijnere ‘resolutie’ gaan inzoomen op dit tijdvak, valt op dat het verval bepaald geen constante is geweest.

Met betrekking tot de in het eerste hoofdstuk behandelde periode van 1756 tot en met 1770 vinden we in verschillende bronnen een lichte stijging terug, met name in de jaren zestig. Deze stijging hebben we verklaard aan de hand van de economische bloei van de Surinaamse plantagekolonie. Het is frappant hoe dit verschijnsel haar uitwerking had op de scheepvaart tussen Nederland en Afrika. Weliswaar betrof het hier alleen de driehoekshandel, maar de bloei van de plantages wakkerde de vraag naar slaven aan en de producten van die plantages moesten op hun beurt weer naar de Republiek worden verscheept om een goede opbrengst op te leveren voor de planter. Voor particuliere Nederlandse kooplieden en reders bood deze bloei mogelijkheden, en het feit dat er meer lastgeld werd ontvangen in de Driejarige Rekeningen van deze periode lijkt er vooralsnog op te duiden dat de ondernemers de kansen niet lieten liggen.

Een andere omstandigheid in de periode van het eerste hoofdstuk was de Zevenjarige Oorlog. Hoewel dit conflict geen enorm stuwende werking op de Nederlandse scheepvaart naar Afrika lijkt te hebben gehad, was er wel degelijk sprake van een stijging in het aantal schepen dat naar Afrika vertrok in de tweede helft van het conflict. Hier lijkt sprake van een samenhang, want waar aanvoerlijnen van slaven van deelnemende landen verstoord konden raken door oorlog, konden Nederlandse schepen in deze leemtes stappen en slaven verscheppen naar de betrokken koloniën. Kortom: de periode van 1756 tot en met 1770 bood kansen en het heeft er alles van weg dat de Nederlandse kooplieden en reders deze kansen wisten te benutten.

Het tijdvak van 1771 tot en met 1779 typeerden we in hoofdstuk twee al als periode van overgang. Over de gehele periode was sprake van daling, maar bij nader onderzoek lijken de begin- en eindjaren van dit tijdvak in zekere zin de pieken te zijn geweest: In de beginjaren was er nog het verschijnsel van de Surinaamse bloei, tot in 1773 daar een eind aan werd gemaakt met een beurskrach in Amsterdam en veel planters in de problemen kwamen. Vanaf 1773 was er duidelijk sprake van krimp, maar aan het einde van de jaren zeventig tekende zich in de vaart op Afrika een broos herstel af. Zeer waarschijnlijk hing dit herstel samen met de levering van goederen aan de opstandelingen in de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog tegen Groot-Brittannië. Vooral de scheepvaart op de Antillen heeft hiervan geprofiteerd, maar ook naar Afrika was een kortstondige stijging. Hiermee heeft deze periode meer dynamiek gekend dan op het eerste gezicht het geval leek te zijn.

Het echte verval trad in met het uitbreken van de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog. De Britse strategie om het Nederlandse handelsverkeer lam te leggen, miste haar uitwerking niet. Nederlandse reders verloren veel schepen als gevolg van inbeslagnames door Britse marineschepen en kapers, waarmee het vervoer van goederen tussen Nederland en Afrika stil kwam te liggen. Daarnaast wisten de Britten alle Nederlandse posten op de kust van Guinee te veroveren op Elmina na, maar de verstoorde communicatie met de Republiek zorgde ervoor dat er op dit fort spreekwoordelijk slechts op de winkel werd gepast. Een enkel Portugees schip deed Elmina nog wel aan en droeg recognitie af, er zal nog wel wat sprake zijn geweest van wat slavenhandel als inkomstenbron voor het fort, maar

verder kwam het niet. Voor Nederlandse schepen was de reis naar Elmina te gevaarlijk geworden. Pas na het beëindigen van het conflict zou de handel weer toenemen, maar tot een krachtig herstel kwam het niet meer. Nam de particuliere Nederlandse scheepvaart op Afrika in de eerste jaren na de oorlog weer wat toe, eind jaren tachtig was er opnieuw sprake van afname in de cijfers. Waar het de WIC betrof, stond de periode na het conflict vooral in het teken van werken naar het einde. In 1791 viel uiteindelijk het doek voor deze organisatie. De jaren na de oorlog maakten dan ook het beeld van verval compleet, maar wederom met meer dynamiek dan we op het eerste oog zouden verwachten.

We hebben in alle drie de behandelde tijdvakken gezien dat er geen sprake was van een constante afname van de Nederlandse particuliere scheepvaart op Afrika. Er was overduidelijk sprake van dynamiek, veroorzaakt door reacties van Nederlandse kooplieden en reders op politieke en economische ontwikkelingen in hun tijd. Hiermee meen ik voldoende te hebben aangetoond dat de tweede helft van de achttiende eeuw qua scheepvaart ten onrechte vaak wordt gezien als periode van 'algeheel verval'. Natuurlijk, er was sprake van krimp en het proces bleek op de lange termijn voor dit tijdvak onomkeerbaar, maar de voor eerdere periodes (zoals de 'Gouden Eeuw') zo geroemde Nederlandse handelsgeest bleek soms nog op verrassende wijze door kooplieden en reders te worden gedemonstreerd.

Literatuurlijst

- Crone, G.C.E., 'Onze schepen in de Gouden Eeuw', in: Kernkamp, J.H., ed., Patria. Vaderlandsche cultuurgeschiedenis in monografieën XIX (2^e druk, 1943).
- Emmer, P.C., De Nederlandse slavenhandel 1500-1850 (2000, Amsterdam).
- Eijck van Heslinga, E.S. van, 'De vlag dekt de lading. De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse Oorlog' in: Tijdschrift voor Zeegeschiedenis 2 (1982) 102-113.
- Goslinga, Cornelis Ch., The Dutch in the Carribean and in the Guianas 1680-1791 (Assen 1985).
- Heijer, Henk den, De Geschiedenis van de WIC (2^e druk; Zutphen 2002).
- Heijer, Henk den, Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika (Zutphen 1997).
- Hernæs, Per O., Slaves, Danes, and African Coast Society : the Danish slave trade from West Africa and Afro-Danish relations on the eighteenth-century Gold Coast, Trondheim studies in history VI (Trondheim 1995).
- Nørregård, Georg, Danish settlements in West Africa 1658-1850 (Boston 1966).
- Paesie, Ruud, 'De 'Societeyt ter Navigatie op Essequeubo en annexe rivieren'. Op- en ondergang van een Zeeuwse rederij' in: Maurits Ebben, Henk den Heijer en Joost Schokkenbroek ed., Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland (Zutphen 2010) 295-316.
- Postma, Johannes Menne, The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815 (Cambridge 1990).
- Postma, J.M., en V. Enthoven (eds.), Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817 (Leiden/Boston 2003).
- Rodger, N.A.M., The Command of the Ocean (Londen 2006).
- Verger, Pierre, Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe siècle, Le monde d'outre-mer passé et présent. Série 1, Études 30 (Parijs 1968).
- Wijn, J.J.A., 'De bakens verzet 1688-1788' in: Eekhout, L.L.M, Hazenoot, A.Th.I. en Lutgert, W.H. ed., 500 jaar Marine (Amsterdam 1988) 28-37.
- Zijverden, Jan van, 'The Risky Alternative: Dutch Privateering During the Fourth Anglo-Dutch War, 1780-1783' in: D.J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga en J. de Moor (eds.), Pirates and Privateers: New Perspectives on the War in the Eighteenth and Nineteenth Centuries (Exeter 1997) 186-205.

Lijst van archivalia

Nationaal Archief, Den Haag

Archief van de Tweede Westindische Compagnie, toegang 1.05.01.02

Inv.nr. 270-272, Generale Driejarige Rekeningen, 1741-1791.

Inv.nr. 411-446, Kamer Amsterdam, Registers van resoluties 6 januari 1756 – 31 december 1791.

Inv.nr. 491, Kamer Amsterdam, Ingekomen brieven met bijlagen van de Kust van Guinee, 14 augustus 1755 – 30 april 1762.

Inv.nr. 928, 929, 936, Kamer Zeeland, Ingekomen brieven met bijlagen van de kust van Guinee, 12 april 1756 – 9 april 1763, 20 december 1779 – 25 maart 1784.

Inv.nr. 941, Kamer Zeeland, Bijlagen bij de resoluties van de directeur-generaal en raden van de kust van Guinee. 18 januari 1758 – 31 december 1758.

Inv.nr. 1325, Rekening van de trainsgoederen geladen in het schip De Pelikaan met bestemming Kust van Guinea. 6 januari 1790.

Inv.nr. 1326, Factuur van de koopmanschappen geleverd door de kamer Amsterdam aan de Kamer Stad en Lande met bestemming Kust van Guinea. 1789

Inv.nr. 1369, Stukken betreffende recognitiegelden aan de WIC te betalen door particuliere reders en schippers

Inv.nr. 1375, Vrachtbrief van het fluitschip "De Dageraad" varende voor de kamer Maze, 24 juni 1767.

Verspreide Westindische stukken, toegang 1.05.06

Inv.nr. 1239, Opgave van paspoorten op verzoek door de verschillende Kamers van de West-Indische Compagnie verleend voor de vaart van particuliere schepen op de Kust van Guinea 1734-1766

Inv.nr. 1240, Request van de directeurs der Commercie Compagnie te Middelburg en verschillende boekhouders en reders aldaar en te Vlissingen, met paspoorten van de Staten-Generaal

handeldrijvende op de Kust van Guinea, aan de Staten van Zeeland om er bij de Staten-Generaal op aan te dringen dat de West-Indische Compagnie worde gelast in te trekken het door haar verleende verlot aan de Compagnie's bedienden ter Kuste van Guinea tot het drijven van particuliere handel in slaven. Gedrukt. Na 1744

Inv.nr. 1244, 1. "Lijst van het getal der schepen die gevaren hebben van de vrije vaart van 8 augustus 1730 tot het jaar 1766."

Inv.nr. 1324, "Notitie van schepen voor rekening van de West-Indische Compagnie vertrokken na Elmina en op welker lading en goederen te weinig zijn uitgelevert." 1731-1761.

Aanwinsten, toegang 1.11.01.01

Inv.nr. 2093, Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786

Bijlagen

Bijlage 1.1: NL-HaNA 1.05.06 VWIS 1244

Lijst van het getal der scheepen die gevaren hebben van de vrije vaart van 8 augustus 1730 tot het jaar 1766

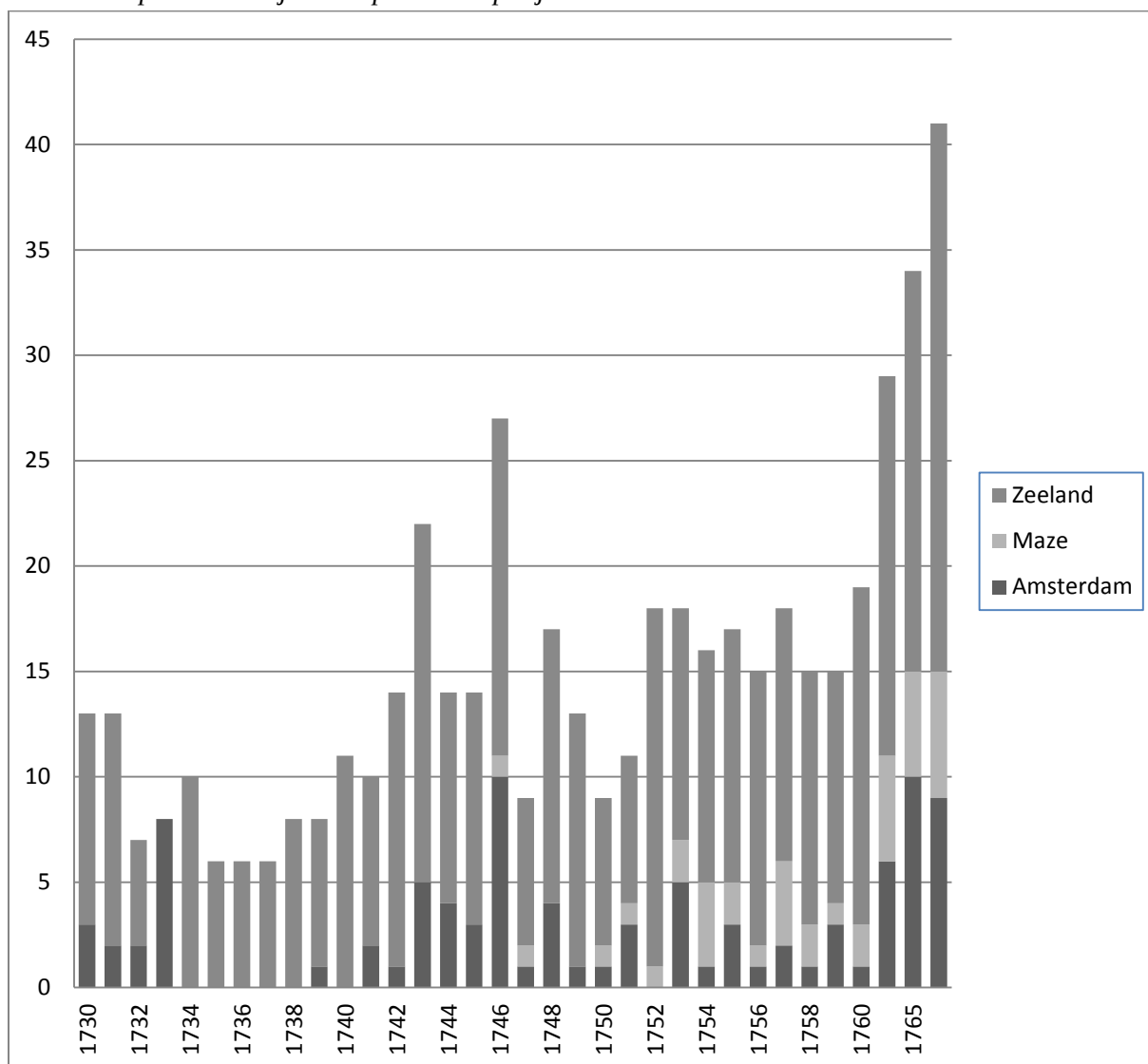
Jaar	Kamer	Subtotaal	Totaal
1730	Amsterdam	3	
1730	Zeeland	10	13
1731	Amsterdam	2	
1731	Zeeland	11	13
1732	Amsterdam	2	
1732	Zeeland	5	7
1733	Amsterdam	2	
1733	Amsterdam	6	8
1734	Zeeland	10	10
1735	Zeeland	6	6
1736	Zeeland	6	6
1737	Zeeland	6	6
1738	Zeeland	8	8
1739	Amsterdam	1	
1739	Zeeland	7	8
1740	Zeeland	11	11
1741	Amsterdam	2	
1741	Zeeland	8	10
1742	Amsterdam	1	
1742	Zeeland	13	14
1743	Amsterdam	5	
1743	Zeeland	17	22
1744	Amsterdam	4	
1744	Zeeland	10	14
1745	Amsterdam	3	
1745	Zeeland	11	14
1746	Amsterdam	10	
1746	Zeeland	16	
1746	Maze	1	27
1747	Amsterdam	1	
1747	Zeeland	7	
1747	Maze	1	9
1748	Amsterdam	4	
1748	Zeeland	13	17
1749	Amsterdam	1	
1749	Zeeland	12	13
1750	Amsterdam	1	

1750	Zeeland	7	
1750	Maze	1	9
1751	Amsterdam	3	
1751	Zeeland	7	
1751	Maze	1	11
1752	Zeeland	17	
1752	Maze	1	18
1753	Amsterdam	5	
1753	Zeeland	11	
1753	Maze	2	18
1754	Amsterdam	1	
1754	Zeeland	11	
1754	Maze	4	16
1755	Amsterdam	3	
1755	Zeeland	12	
1755	Maze	2	17
1756	Amsterdam	1	
1756	Zeeland	13	
1756	Maze	1	15
1757	Amsterdam	2	
1757	Zeeland	12	
1757	Maze	4	18
1758	Amsterdam	1	
1758	Zeeland	12	
1758	Maze	2	15
1759	Amsterdam	3	
1759	Zeeland	11	
1759	Maze	1	15
1760	Amsterdam	1	
1760	Zeeland	16	
1760	Maze	2	19
1764	Amsterdam	6	
1764	Zeeland	18	
1764	Maze	5	29
1765	Amsterdam	10	
1765	Zeeland	19	
1765	Maze	5	34
1766	Amsterdam	9	
1766	Zeeland	26	
1766	Maze	6	41
Totaal			511

Bron: NL-HaNA, Verspreide West-Indische Stukken, 1.05.06, inv.nr. 1244, “Lijst van het getal der schepen die gevaren hebben van de vrije vaart van 8 augustus 1730 tot het jaar 1766”.

Bijlage 1.2: NL-HaNA 1.05.06 VWIS 1244 in grafiek

Aantal schepen in de vrije vaart per kamer per jaar 1730-1766.



Bron: NL-HaNA, Verspreide West-Indische Stukken, 1.05.06, inv.nr. 1244, “Lijst van het getal der schepen die gevaren hebben van de vrije vaart van 8 augustus 1730 tot het jaar 1766”.

Bijlage 2: NL-HaNA 1.05.01.02 WIC 928

Jaar	Aantal schepen Bahia	Aantal schepen Pernambuco	Aantal schepen Paraiba	Totaal aantal schepen	Rollen tabak uit Bahia	Rollen tabak uit Pernambuco	Rollen tabak uit Paraiba	Totale recognitie	Inkomsten in guldens
1750	13	3	0	16	11780	2600	0	1438	23.008,00
1751	7	1	0	8	10570	600	0	1117	17.872,00
1752	8	4	1	13	7700	4080	700	1248	19.968,00
1753	9	3	1	13	8490	2280	380	1115	17.840,00
1754	8	4	1	13	9180	3060	350	1259	20.144,00
1755	10	6	1	17	11850	3090	680	1562	24.992,00
1756	14	4	0	18	10560	3090	0	1365	21.840,00
1757	14	4	0	18	9440	3410	0	1285	20.560,00
1758	18	5	0	23	10300	2450	0	1275	20.400,00
1759	12	1	0	13	6910	660	0	757	12.112,00
1760	16	0	0	16	11983	0	0	1198	19.172,80
Totaal	129	35	4	168	108763	25320	2110	13619	217.908,80

Bron: NL-HaNA, WIC, 1674-1791, 1.05.01.02, inv.nr. 928, f. 118, Ingekomen brieven met bijlagen van de kust van Guinee bij de Kamer Zeeland, 6 augustus 1760 – 9 april 1763.

Bijlage 3: NL-HaNA 1.11.01.01 Aanwinsten 2093

Transcriptie Zeeuwse lijst, verrijkt met data uit Johannes Menne Postma, The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815 (Cambridge 1990).

Nummer	Naam van het schip	Boekhouder	Kapitein	Plaatsen	Slavenschip volgens Zeeuwse lijst	Slavenschip volgens Postma	Gerekend als slavenschip voor onderzoek	Vertrokken	Geretourneerd	Lastgrootte bij Postma
1	Drie Gezusters	Commercie Compagnie	Hendrik Sandleeven	Guinea	nee	ja	ja	26 januari 1762	Aan Kaap ? Verongelukt	61
2	Vrouw Johanna Cores	Commercie Compagnie	Jan ?uineman en ?	Angola	ja	ja	ja	16 maart 1762	augustus 1763	80
3	Philadelphia	Commercie Compagnie	François de Wolf en ?	Angola	ja	ja	ja	12 april 1762	augustus 1763	80
4	Geertruijd en Elisabeth	Adriaan Kroeff	Jasper Deynoot	Angola	ja	ja	ja	5 mei 1762	1764	60
5	Europa	Jan de Zitter en Zonen	Claas Pieterse	Angola	ja	ja	ja	5 mei 1762	1764	53
6	Adriana Petronella	Jan Zwart en Zoon	Christoffel Kok	Angola	ja	ja	ja	5 mei 1762	augustus 1763	
7	Prins Willem	Adriaan Kroeff	Isaac de Clerq	Angola	ja	nee	ja	9 juni 1762	?	
8	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	David Mulder	Angola	ja	ja	ja	13 augustus 1762	12 januari 1764	82
9	Middelburgs Welvaren	Commercie Compagnie	Jacobus Hudson	Angola	ja	ja	ja	8 augustus 1762	verongelukt	88
10	Magdalena Maria	Jan de Zitter en Zonen	Pieter de Clerq	Angola	ja	nee	ja	13 september 1762	14 februari 1764	53
11	Vliegende Faam	Commercie Compagnie	David Boucque	Angola om Goud en Tand?	nee	nee	nee	13 september 1762	20 februari 1764	
12	Vlissingen	Adriaan Kroeff	Pieter Stap	Angola	ja	ja	ja	9 oktober 1762	14 februari 1764	69
13	Christoffel	Jacques Thobias Wulpherts	Jacobus van Howe	Angola	ja	ja	ja	7 december 1762	7 januari 1764	60
14	Oud Domburgh	Der Moise en Van der Woord	Karel Bremer	Angola	ja	ja	ja	9 oktober 1762	13 januari 1764 ter hoogte van Calais verongelukt	116
15	Prins Willem Vijfde	Commercie Compagnie	Adriaan Jacobs	Angola	ja	ja	ja	7 december 1762	april 1764	79
16	Zeelands Welvaren	Jan Zwart en Zoon	Frederik Woutman	Angola	ja	ja	ja	25 december 1762	26 oktober 1764	81
17	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	Jan Bouwen	Angola	ja	ja	ja	7 december 1762	6 juli 1764	99
18	Meermin	Bourse de Superville en Smith	Martinus Bruyn Hogerzeijl	Angola	ja	ja	ja	7 december 1762	11 februari 1764	81
19	Dirk en Apolonia	Jacques Thobias Wulpherts	Hans Barends	Angola	ja	ja	ja	8 maart 1763	juni 1764	93
20	America	Jan de Zitter en Zonen	Jan Wouters	Angola om Goud en Tand?	nee	ja	ja	14 februari 1763	21 juli 1764	71
21	Africa	Jan de Zitter en Zonen	Hendrik Sterk	Angola	ja	ja	ja	19 april 1763	9 oktober 1764	52
22	Anthonij Eewoudt	Jan Zwart en Zoon	Jacobus de Vrieze	Angola	ja	ja	ja	21 juni 1763	20 juli 1764	
23	Jacoba Maria	Adriaan Kroeff	David Solomi	Angola	ja	ja	ja	14 augustus 1763	14 juni 1764	52

24	Enigheid	Commercie Compagnie	Daniel Pruijmelaar Joostz.	Angola	ja	ja	ja	14 augustus 1763	9 december 1765	89
25	Gulden Vrijheid	Der Moise en Van der Woord	Carel Michiel Minnelust	Angola	ja	ja	ja	14 augustus 1763	22 september 1764	79
26	Huis ter Mee	Jeremias van Nederveen	Cornelis den Boer	Angola	ja	ja	ja	14 augustus 1763	1 juni 1765	84
27	Jan en Elisabeth	Jan Zwart en Zoon	Cornelis Andries Hollander	Angola	ja	ja	ja	14 augustus 1763	01-06-1765	61
28	Maria en Susanna	WIC	Pieter Cramer	Elmina	ja	nee	ja	14 augustus 1763	gesloopt in Elmina	
29	Petronella Cecilia	Jeremias van Nederveen	Coenraad de Wolf	Elmina om goud en tanden	nee	nee	nee	27 september 1763	verongelukt	
30	Philadelphia	Commercie Compagnie	Philip Verdonk	Guinea	ja	ja	ja	17 oktober 1763	4 juli 1765	80
31	Spreeuwenburg	Jan Zwart en Zoon	Jan Leger	Guinea	ja	ja	ja	18 december 1763	15 juni 1765	
32	Adriana Petronella	Jan Zwart en Zoon	Christoffel Kok	Guinea	ja	ja	ja	18 december 1763	22 juni 1765	
33	Vrouw Johanna Ceres	Commercie Compagnie	Willem de Mulder	Guinea	ja	ja	ja	18 december 1763	1 juli 1765	80
34	Abraham	Adriaan Kroeff	Jan Meijer	Guinea	nee	ja	ja	25 februari 1764	17 juni 1766	
35	Europa	Jan de Zitter en Zonen	Joost Dankaarts	Guinea	nee	nee	nee	22 april 1764	april 1766	
36	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	David Muller	Angola	ja	ja	ja	26 mei 1764	maart 1766	82
37	Meermin	Bourse de Superville en Smith	Martinus Bruyn Hogerzeijl	Angola	ja	ja	ja	26 mei 1764	8 augustus 1765	81
38	Magdalena Maria	Jan de Zitter en Zonen	Pieter de Clerq	Angola	ja	ja	ja	26 mei 1764	20 september 1765	70
39	Zang Godin	Commercie Compagnie	Dirk Bourlies	Guinea	nee	ja	ja	26 mei 1764	april 1766	68
40	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	Jan Minkenveld	Guinea	ja	ja	ja	30 juli 1764	maart 1766	99
41	Vlissingen	Adriaan Kroeff	Pieter Stap	Guinea	ja	ja	ja	30 juli 1764	11 juli 1766	69
42	Christoffel	Pieter Thobias Wulpherts	Pieter Verheggen	Guinea	ja	ja	ja	30 juli 1764	april 1766	80
43	Vliegende Faam	Commercie Compagnie	Jacob Boucque	Guinea	nee	nee	nee	november 1764	juni 1766	
44	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	Jacob Bouwen	Guinea	ja	ja	ja	8 oktober 1764	april 1766	99
45	Anthonij Eewoudt	Jan Zwart en Zoon	Jacob de Vrieze	Angola	ja	ja	ja	7 oktober 1764	11 december 1765	
46	Elisabeth en Sophia	Der Moise en Van der Woord	Carel Bremer	Angola	ja	ja	ja	16 november 1764	april 1766	79
47	America	Jan de Zitter en Zonen	Nicolaas Noordhoff	Angola	ja	ja	ja	16 november 1764	november 1765	71
48	Prins Willem Vijfde	Commercie Compagnie	Adriaan Jacobs	Guinea	ja	ja	ja	17 december 1764	30 juni 1766	79
49	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	Jan Moormans	Guinea?	ja	ja	ja	28 december 1764	21 oktober 1766?	74
50	Gulden Vrijheid	Der Moise en Van der Woord	Dirk Rietveld	Angola	ja	ja	ja	april 1765	mei 1766	79
51	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	Isaac de Clerq	Guinea?	ja	ja	ja	14 mei 1765	25 november 1766	74
52	Zeelands Welvaren	Jan Zwart en Zoon	Cornelis Mackers	Guinea	ja	ja	ja	4 juni 1765	29 oktober 1766?	81

53	Jan en Elisabeth	Jan Zwart en Zoon	Hendrik van Breen	Guinea	ja	ja	ja	29 juni 1765	25 juli 1766	61
54	Zeeberg	De Bruyn en Smit	Ernst Louwijnssen	Guinea	ja	ja	ja	14 juli 1765	16 januari 1767	86
55	Eenhoorn	Jan Coen van Hoorn	Anthonij Walthij	Angola	ja	ja	ja	29 juli 1765	verongelukt	
56	Africa	Jan de Zitter en Zonen	Nicolaas Matthias Collander?	Guinea	ja	ja	ja	14 november 1765	2 oktober 1767	52
57	Dirk en Apolonia	Jacques Thobias Wulpherts	Hans Barends	Guinea?	ja	ander jaar	ja	14 september 1766	13? Maart 1767	93
58	Huis ter Mee	Jeremias van Nederveen	Cornelis den Boer	Guinea	ja	ja, 1765	ja	26 september 1766	30 mei 1767	84
59	Adriana Petronella	Jan Zwart en Zoon	Christoffel Kok	Guinea?	ja	ja	ja	15 november 1765	februari 1767	
60	Weijvlied	Adriaan Kroeff	Cornelis la Mote	Guinea?	ja	ja	ja	27 september 1765	15 februari 1767	69
61	Philadelphia	Commercie Compagnie	Philippus Verdonk	Guinea	nee	nee	nee	1 december 1765	?	
62	Meermin	Bourse de Superville en Smith	Martinus Bruyn Hogerzeijl	Guinea	?	ja	nee	15 november 1765	7 mei 1767	81
63	Goede Verwachting	A.C. Louijsen	Edward Churchill	Elmina	?	nee	nee	15 november 1765	Gebleven bij...?	
64	Jonge Lambrecht	Der Moise en Van der Woord	Abraham Langebeke	Angola	ja	ja	ja	22 december 1765	10 september 1767	89
65	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Jan Janzen	Angola	ja	ja	ja	6 februari 1766	19 oktober 1767	79
66	Spreeuwenburg	Jan Zwart en Zoon	Jan Leger	Angola	ja	ja	ja	2 december 1765	31 mei 1767	
67	Magdalena Maria	Jan de Zitter en Zonen	Frans Reichert	Guinea	ja	ja	ja	23 december 1765	23 juni 1767	70
68	Enigheid	Commercie Compagnie	Willem de Mulder	Guinea	ja	ja	ja	1 februari 1766	verongelukt	89
69	Petronella Cecilia	Jeremias van Nederveen	Pieter Rijst	Guinea	?	nee	nee	6 februari 1766	5 september 1767	
70	America	Jan de Zitter en Zonen	Nicolaas Noordhoff	Guinea	?	ja	ja	6 april 1766	10 november 1767	71
71	Anthonij Eewoudt	Jan Zwart en Zoon	Jacobus de Vrieze	Guinea	?	ja	ja	6 april 1766	12 maart 1768	
72	Elisabeth en Sophia	Der Moise en Van der Woord	Carel Bremer	Guinea	?	ja	ja	27 juni 1766	25 april 1768	79
73	Zang Godin	Commercie Compagnie	Daniel Pruijmelaar Joostz.	om goud en tand	nee	nee	nee	2 augustus 1766	juni 1768	
74	Christoffel	Thobiasson Wulphert	Pieter Verheggen	Angola	ja	ja	ja	10 juli 1766	17 april 1768	80
75	Europa	Jan de Zitter en Zonen	Joost Dankaarts	Guinea	nee	ja	nee	22 september 1766	15-10-1768	70
76	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	Jan Bouwens	Guinea?	ja	ja	ja	7 augustus 1766	12 november 1767	99
77	Vrouw Johanna Cores	Commercie Compagnie	David Mulder	Guinea	ja	ja	ja	10 oktober 1766?	juni 1768	80
78	Gulden Vrijheid	Der Moise en Van der Woord	Dirk Rietveld	Angola	ja	ja	ja	22 september 1766	14 april 1768	79
79	Jan en Elisabeth	Jan Zwart en Zoon	Hendrik van Breen	Guinea	ja	nee	ja	7 november 1766	?	61
80	Vlissingen	Adriaan Kroeff	Jacob Crevon	Guinea	ja	ja	ja	7 november 1766	juni 1768	69
81	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	Adriaan Chatelain	Guinea	ja	ja	ja	30 november 1766	14 gebruari 1768	99

82	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	Jacob Bouque	Guinea	?	ja	ja	2? December 1766	juni 1768?	82
83	Digna Johanna	Grijmalla en Herklots	Jacobus van den Enden	Guinea	?	nee	nee	14 januari 1768?	?	
84	Digna Johanna	Grijmalla en Herklots	Jacobus van den Enden	Guinea	ja	ja	ja	14 januari 1767	13 juni 1768	100
85	Zeelands Welvaren	Jan Zwart en Zoon	Cornilis Makkers	Angola	ja	ja	ja	11 maart 1767	6 juli 1768	81
86	Vliegende Faam	Commercie Compagnie	Johannes Noorthoek	Guinea	nee	nee	nee	30 maart 1767	25 december 1768	
87	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	Izaak de Klerk	Angola	ja	ja	ja	4 april 1767	17 augustus 1768	74
88	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	Jan Moerman	Guinea	nee	nee	nee	5 april 1767	20 augustus 1768	74
89	Jonge Lambrecht	Der Moise en Van der Woord	Abraham Langebeke	Angola	ja	ja	ja	17 april 1767	juli 1768	89
90	Prins Willem Vijfde	Commercie Compagnie	Cornelis Pietersen	Angola	ja	ja	ja	9 juni 1767	7 oktober 1768	79
91	Zeeberg	De Bruyn en Smit	Ernst Louwisen	Guinea	ja	ja	ja	9 juni 1767	22 december 1768	86
92	Dirk en Apolonia	Jacques Thobias Wulpherts	Johannes Bakker	Angola	ja	ja	ja	17 juli 1767	9 mei 1769	93
93	Spreeuwenburg	Jan Zwart en Zoon	Jan Leger	Angola	ja	ja	ja	20 september 1767	21 mei 1769	
94	Weijvlied	Adriaan Kroeff	Cornelis Lamote	Guinea	ja	ja, 28-02-1767	ja	28 augustus 1767	25 februari 1769	69
95	Huis ter Mee	Jeremias van Nederveen	Cornelis den Boer	Guinea	nee	ja	ja	21 september 1767	22 februari 1767	84
96	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	Adriaan Jacobs	Guinea	nee	ja	ja	23 november 1767	27 mei 1769	107
97	Meermin	Bourse de Superville en Smith	Martin ... Hogeziht?	Angola	ja	ja	ja	23 november 1767	2 juni 1769	81
98	Magdalena Maria	Jan de Zitter en Zonen	Frans Reichert	Guinea	ja	ja	ja	23 november 1767	3 maart 1769	70
99	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Jan Jansen	Angola	ja	ja	ja	5 februari 1768	[...] september 1769	79
100	Waakzaamheid	Jan van der Woord	Pieter Rijst	Guinea	ja	ja	ja	6 januari 1768	9 juni 1770	96
101	Jonge Joachim	Michiel Pieters Bovel	Christiaan Ketner	Guinea	ja	nee	ja	6 februari 1768	25 mei 1769	
102	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	Jan Bouwens	Guinea	ja	ja	ja	3 april 1768	15 augustus 1769	99
103	Wulpenburg	Jacques Thobias Wulpherts	Hans Barentz	Guinea	ja	ja	ja	17 april 1768	28 mei 1769	90
104	Verwachting	Jan Zwart en Zoon	Jacobus de Vriese	Angola	ja	ja	ja	1 juli 1768	14 september 1769	91
105	Elisabeth en Sophia	Jan van der Woord	Carel Bremer	Angola	ja	ja	ja	28 augustus 1768	gesloopt op E...	79
106	Gulden Vrijheid	Jan van der Woord	Derk Rietveld	Angola	ja	ja	ja	11 augustus 1768	14 september 1769	79
107	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	Jacob Boucqui	Guinea	ja	ja	ja	28 augustus 1768	16 december 1769	82
108	Herstelder	Snouck Hurgronje en Louijssen	Pieter Stap	Angola	ja	ja	ja	13 september 1768	21 augustus 1770	108
109	Digna Johanna	Grijmalla en Herklots	Jacobus van den Enden	Guinea	ja	ja	ja	14 september 1768	verongelukt bij Brest (?) 10 januari 1770	100

110	Vlissingen	Adriaan Kroeff	Jacobus Crevon	Guinea	ja	ja	ja	1 oktober 1768	4 juni 1770	69
111	Zang Godin	Commercie Compagnie	Jan van Sprang	Guinea	nee	ja	ja	28 september 1768	12 juni 1770	68
112	Jonge Lambrecht	Jan van der Woord	Abraham Langebeke	Angola	ja	ja	ja	9 december 1768	19 mei 1770	89
113	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	Izaak de Klerk	Angola	ja	ja	ja	16 december 1768	... juni 1770	74
114	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	Willem de Mulder	Guinea	ja	ja	ja	9 december 1768	17 juli 1770	74
115	Vrouw Johanna Cores	Commercie Compagnie	Jan Sap	Guinea	ja	ja	ja	5 januari 1769	12 juni 1770	80
116	Haast U Langsaam	Commercie Compagnie	Adriaan Chatelain	Angola	ja	ja	ja	5 januari 1769	26 juni 1770	99
117	Prins Willem Vijfde	Commercie Compagnie	Cornelis Pietersen	Angola	ja	ja	ja	7 april 1769	15 september 1770	79
118	Zeeberg	De Bruyn en Smit	Ernst Louwisen	Guinea	ja	ja	ja	5 juni 1769	21 augustus 1770	86
119	Magdalena Maria	Jan de Zitter en Zonen	Frans Reichert	Guinea	ja	ja	ja	4 juli 1769	11 juli 1770	70
120	Huis ter Mee	De Bruyn en Smit	Cornelis den Boer	Guinea	ja	ja	ja	4 juli 1769	13 september 1770	84
121	Welmenende	Commercie Compagnie	Cornelis van Mayen	Guinea	ja	ja	ja	4 juli 1769	25 juni 1770	70
122	Weijvlied	Adriaan Kroeff	Cornelis la Mote	Guinea	ja	ja	ja	15 juli 1769	7 november 1770	69
123	Twee Jonge Joachims	Michiel Pieters Bovel	Christiaan Ketner	Guinea	ja	nee	ja	7 september 1769	29 april 177?	107
124	Jonge Willem	Commercie Compagnie	Johannes Noorthoek	Guinea	nee	ja	ja	2 oktober 1769	30 september 177?	70
125	Wulpenburg	Jacques Thobias Wulpherts	Hendrik Sandleven	Angola	ja	ja	ja	11 november 1769	26 november 1770	90
126	Verwachting	Jan Zwart en Zoon	J. de Vriese	Angola	ja	ja	ja	11 november 1769	22 mei 1771	91
127	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	Johannes Bakker	Angola	ja	ja	ja	11 november 1769	26 april 1771	107
128	Meermin	Bourse de Superville en Smith	M.B. Hogerzeil	Angola	ja	ja	ja	11 november 1769	augustus 1771	81
129	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	Jan Bouwens	Guinea	ja	ja	ja	29 december 1769	16 mei 1771	99
130	Gulden Vrijheid	Jan van der Woord	Dirk Rietveld	Angola	ja	ja	ja	29 december 1769	25 november 1770	79
131	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Jan Jansen	Angola	ja	ja	ja	29 december 1769	17 mei 1771	79
132	Susanna Helena	Simon Ballot en zoon	Dirk Burliegh	Guinea	ja	ja	ja	9 maart 1770	9 juli 1771	100
133	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	Jan Wilton	Guinea	ja	ja	ja	13 april 1770	5 september 1771	82
134	Vlissings Hoop ?	Snouck Hurgronje en Louijssen	Joost Dankers	Guinea	ja	ja	ja	19 juni 1770	15 oktober 1771	94
135	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	Izaak de Klerk	Guinea	ja	ja	ja	19 juni 1770	8 juli 1771	79
136	Jonge Samuel	Bovel en De Loos	C.A. Hollander	Guinea	ja	ja	ja	19 juni 1770	8 oktober 1771	67
137	Westcappelle	Jan Zwart en Zoon	Jan Leger	Angola	ja	ja	ja	4 augustus 1770	December 1771	93
138	Vliegende Faam	Commercie Compagnie	C. van Kakom	Guinea	ja	ja	ja	14 juli 1770	20 december 1771	71

139	Jonge Lambrecht	Jan van der Woord	A. Langebeek	Angola	ja	ja	ja	2 oktober 1770	12 februari 1772	89
140	Welmenende	Commercie Compagnie	C. van Waaijen	Guinea	ja	ja	ja	1 oktober 1770	5 maart 1772	70
141	Zang Godin	Commercie Compagnie	J. van Sprang	Guinea	ja	ja	ja	21 oktober 1770	14 april 1772	68
142	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	A. Chatelain	Angola	ja	ja	ja	19 november 1770	12 april 1772	99
143	Magdalena Maria	Jan de Zitter en Zonen	Frans Reichert	Guinea	ja	ja	ja	15 november 1770	26 november 1771	70
144	Vrouwe Anna Catharina	Snouck Hurgronje en Louijssen	L. Stuurling	Angola	ja		ja	2 november 1770	20 februari 1772	
145	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	C.T. Mick	Guinea	ja	ja	ja	15 november 1770	2 juli 1772	74
146	Belisarius	Jan van der Woord	A. den Boer	Guinea	ja	ja	ja	13 januari 1771	verongelukt	72
147	Vlissingen	Adriaan Kroeff	C. Edebool	Guinea	ja	ja	ja	13 januari 1771	6 augustus 1772	69
148	Waakzaamheid	Jan van der Woord	J. Antheunissen	Angola	ja	nee	ja	12 maart 1771	juli1772	96
149	Princes Royal	Adriaan Kroeff	J. de Vos	Angola	ja	ja	ja	13 januari 1771	10 januari 1772	99
150	Zeeberg	De Bruyn en Smit	Ernst Louwijsen	Guinea	ja	ja	ja	15 januari 1771	8 augustus 1772	86
151	Jonge Willem	Commercie Compagnie	Johannes Noorthoek	Guinea	ja	ja	ja	15 januari 1771	26 december 1771?	70
152	Huis ter Mee	De Bruyn en Smit	Izaak Forbus	Guinea	ja	ja	ja	15 februari 1771	16 oktober 1772	84
153	Barcq Spoons	R. Marsch	R. Marsch	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	6 februari 1771	7 okotber 17?	
154	Jan Daniel?	J.V. Sprenger	J.C.J. Deneken	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	19 maart 1771	23 november 1771?	
155	Wulpenburg	Jacques Thobias Wulpherts	Pieter Beekman	Angola	ja	ja	ja	15 mei 1771	11 oktober 1772	90
156	Verrekijker	Helleman en Van Houte	Nicolaas Noorthof	Angola	ja	ja	ja	29 april 1771	26 september 1772	60
157	Vrouw Johanna Cores	Commercie Compagnie	Jan Sap	Angola	ja	ja	ja	14 mei 1771	28 september 1772	80
158	Essequibo Pakket	Helleman en Van Houte	L. Roelofsen	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	6 juni 1771	In Essequibo afgekeurd	
159	Prins Willem Vijfde	Commercie Compagnie	C. Loef	Guinea	ja	ja	ja	27 juni 1771	Op St. Eustatius afgekeurd	79
160	Phoenix	Essequibo Sociëteit	W.P. Nap	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	17 juli 1771	22 april 1772	
161	Herstelder	Snouck Hurgronje en Louijssen	P. Stap	Angola (zegge Guinea)	ja	ja	ja	17 juli 1771	20 juni 1772	108
162	Westdorpe	Hans Barends	J. Louwermans	Angola	ja	ja	ja	23 augustus 1771	9 januari 1773	88
163	Gulden Vrijheid	Jan van der Woord	Dirk Rietveld	Angola	ja	ja	ja	17 juli 1771	2 augustus 1772	79
164	Twee Jonge Joachims	Michiel Pieters Bovel	C. Ketner	Guinea	ja	ja	ja	4 september 1771	12 januari 1773	107
165	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	J. Jansen	Angola	ja	ja	ja	23 augustus 1771	10 november 1772	79
166	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	Willem Drijber	Guinea	ja	ja	ja	23 augustus 1771	15 mei 1773	107

167	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	Stoffel Different	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	24 augustus 1771	29 augustus 1772	
168	Zeepaard	WIC	Friedrich Wiebaww	Elmina	nee	nee	nee	24 augustus 1771	april 1773	
169	Spoor	J.V. Sprenger	John Roberts	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	21 januari 1772	6 oktober 1772	
170	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	Maarten van Lou	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	18 november 1771	8 januari 1773	
171	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	Jan Bouwens	Guinea	ja	ja	ja	18 november 1771	20 mei 1773	99
172	l'Avonture	De Bruyn en Smit	Cornelis den Boer	Guinea	ja	ja	ja	5 december 1771	1 september 1773	120
173	Aurora	Commercie Compagnie	Johannes Bakker	Guinea	ja	ja	ja	5 december 1771	21 april 1773	97
174	Verwachting	Jan Zwart en Zoon	J. de Vriese	Angola	ja	ja	ja	31 december 1771	28 mei 1773	91
175	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	J. de Klerk	Angola	ja	ja	ja	31 december 1771	5 mei 1773	79
176	Vriendschap	Adriaan Kroeff	C. la Mote	Guinea	ja	ja	ja	18 februari 1772	4 september 1773	95
177	Vrede	Essequibo Sociëteit	B. Land	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	30 december 1771	4 april 1773	
178	Jonge Samuel	Michiel Pieters Bovel	C.A. Hollander	Angola	ja	ja	ja	18 februari 1772	20 juli 1773	67
179	Laarenburg	Snouck Hurgronje en Louijssen	A. Noels	Guinea	ja	ja	ja	13 maart 1772	28 augustus 1773	
180	Meermin	Bourse de Superville en Smith	M.B. Hogerzeil	Angola	ja	ja	ja	15 maart 1772	2 september 1773	81
181	Spoons	J.J. Landrij	R. Marsch	Essequibo	?	nee	ja	3 april 1772	Gebleven in Demerarij 1773	
182	Jonge Willem	Commercie Compagnie	Johan Noorthoek	Guinea	ja	ja	ja	14 april 1772	21 juli 1773	70
183	Westcappelle	Jan Zwart en Zoon	J. Leger	Angola	ja	ja	ja	27 april 1772	6 maart 1774	93
184	Princes Royal	Adriaan Kroeff	J. de Vos	Angola	ja	ja	ja	19 mei 1772	7 september 1773	99
185	Jan Daniel?	J.V. Sprenger	J.C.J. Deneken	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	23 mei 1772	12 mei 1773	
186	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	J. Wilton	Guinea	ja	ja	ja	3 juli 1772	14 juni 1774	82
187	Middelburgs Hoop	Essequibo Sociëteit	J. Hansen	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	10 juli 1772	7 augustus 1773	
188	Velsens Lust	Van der Elst en Compagnie	Abraham Stevens	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	24 juli 1772	afgekeurd op Curaçao	
189	Juffrouw Johanna Christina	Helleman en Zoon	L.R. Vrijberg	Angola	ja	ja	ja	29 augustus 1772	?	
190	Vliegende Faam	Commercie Compagnie	C. van Kakom	Guinea	ja	ja	ja	14 september 1772	5 juni 1774	71
191	Westhove	Essequibo Sociëteit	C. Medendorp	Essequibo	?	nee	nee	14 september 1772	16 augustus 1773	
192	Phoenix	Essequibo Sociëteit	W.P. Nap	Essequibo	?	nee	nee	14 september 1772	gestrand voor Boston? November 1773	
193	Jonge Lambrecht	Jan van der Woord	Carel Bremer	Angola	ja	ja	ja	14 september 1772	8 april 1774	89
194	Sara Henrietta	Jan van der Woord	M. Sandleven	Guinea	ja	ja	ja	10 oktober 1772	26 augustus 1774	

195	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	J. van Sprang	Angola	ja	ja	ja	22 oktober 1772	5 april 1774	99
196	Neptunus	Jacques Thobias Wulpherts	M. Bollaert	Angola	ja	ja	ja	20 oktober 1772	22 december 1773	
197	Vrouwe Anna Catharina	Snouck Hurgronje en Louijssen	L. Stuurling	Angola	ja	ja	ja	20 oktober 1772	2 december 1773	
198	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	C.T. Mick	Angola	ja	ja	ja	16 november 1772	19 juni 1774	74
199	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	Jan Clisser	Essequibo	?	nee	nee	3 februari 1773	19 april 1774	
200	Verrekijker	Helleman en Zoon	Nicolaas Noorthof	Angola	ja	ja	ja	2 februari 1773	6 oktober 1774	60
201	Spoor	J.V. Sprenger	Daniel Baars	Essequibo	?	nee	nee	15 februari 1773	18 april 1774	
202	Zeeberg	De Bruyn en Smit	Ernst Louwisen	Angola	ja	ja	ja	7 maart 1773	14 augustus 1774	86
203	Twee Gezusters	M. de Zitter	Frans Reichert	Guinea	ja	ja	ja	29 maart 1773	26 augustus 1774	
204	Zang Godin	Commercie Compagnie	J.H. Hof	Guinea	ja	ja	ja	26 april 1773	Gesleten?	68
205	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	C. Pieters	Angola	ja	ja	ja	26 april 1773	1 juli 1774	79
206	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	H. Theudels	Essequibo	?	nee	nee	23 mei 1773	29 juni 1774	
207	Zeeleeuw	Bourse de Superville en Smith	J. van Galen	Angola	ja	ja	ja	23 mei 1773	29 augustus 1774?	
208	Twee Jonge Joachims	Michiel Pieters Bovel	Jan Sap	Guinea	ja	ja	ja	24 mei 1773	25 oktober 1774	107
209	Huis ter Mee	De Bruyn en Smit	Izaak Forbus	Guinea	ja	ja	ja	17 juli 1773	5 januari 1775	84
210	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	Maarten van Lou	Essequibo	?	nee	nee	17 juli 1773	17 november 1774	
211	Welmenende	Commercie Compagnie	Cornelis van Mayen	Guinea	ja	ja	ja	3 augustus 1773	26 augustus 1774	70
212	Vrede	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo	?	nee	nee	30 augustus 1773	1 januari 1775	
213	Jonkvrouw Sara Susanna Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Joos Dankers	Guinea	ja	ja	ja	8 december 1773	18 april 1775	
214	Watergeus	Commercie Compagnie	Adriaan Chatelain	Angola	ja	ja	ja	8 december 1773	9 juni 1775	
215	Jonge Samuel	Michiel Pieters Bovel	W. Corbaan	Angola	ja	ja	ja	8 december 1773	18 april 1775	67
216	Jan Daniel?	J.V. Sprenger	J.C.J. Deneken	Essequibo	?	nee	nee	8 december 1773	24 september 1774	
217	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	J. de Klerk	Angola	ja	ja	ja	8 december 1773	2 mei 1775	79
218	Helena	Jan van der Woord	Cornelis den Boer	Guinea	ja	ja	ja	8 december 1773	13 juli 1775	
219	Aurora	Commercie Compagnie	J. Bakker	Angola	ja	ja	ja	11 januari 1774	12 september 1775	97
220	Carolina Medioburgensis	De Bruyn en Smit	P.W. Prins	Guinea	ja	ja	ja	16 januari 1774	9 juni 1775	99
221	Middelburgs Hoop	Essequibo Sociëteit	C. Medendorp	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	2 februari 1774	16 november 1775	
222	Gulden Vrijheid	Jan van der Woord	Dirk Rietveld	Angola	?	ja	ja	3 februari 1774	13 juli 1775	79
223	Laarenburg	Snouck Hurgronje en Louijssen	Andriels Noels	Guinea	ja	ja	ja	11 maart 1774	24 oktober 1775	

224	Meermin	Bourse de Superville en Smith	M.B. Hogerzeil	Angola	ja	ja	ja	23 maart 1774	1 april 177?	81
225	Westhove	Essequibo Sociëteit	Hendrik Medendorp	Essequibo	?	nee	nee	4 mei 1774	?	
226	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	J. Noorthoek	Guinea	?	ja	ja	9 mei 1774	? Februari 177?	107
227	Mercur	Helleman en Zoon	Lourens Roelofsen	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	4 juni 1774	10 juni 1775	
228	Jonge Willem	Commercie Compagnie	Cornelis Loef	Angola	ja	ja	ja	8 juni 1774	31 juli 1776	70
229	Princes Royal	Adriaan Kroeff	Jan de Vos	Angola	ja	ja	ja	8 juni 1774	7 september 1775?	99
230	Neptunus	Jacques Thobias Wulpherts	M. Bollaert	Angola	ja	ja	ja	8 juni 1774	30 augustus 1775	
231	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	Jan Clisser	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	20 augustus 1774	25 juli 1775	
232	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	Klaas Nap	Guinea	ja	ja	ja	17 september 1774	4 juni 1776	74
233	Spoer	J.V. Sprenger	Daniel Baars	Essequibo	?	nee	nee	18 september 1774	4 juli 1775	
234	Vis	Commercie Compagnie	Jan van Sprang	Guinea	ja	ja	ja	28 oktober 1774	16 juli 1776	107
235	Vrouwe Anna Catharina	Snouck Hurgronje en Louijssen	Laurens Stuurling	Angola	ja	ja	ja	28 oktober 1774	6 juni 1776	71
236	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Carl Pieters	Angola	ja	ja	ja	29 oktober 1774	6 juni 1776	79
237	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	Hans Theudels	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	6 april 1775	11 januari 1776	
238	Jan Daniel?	J.V. Sprenger	J.C.J. Deneken	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	6 april 1775	verongelukt bij ... 30 november 1775?	
239	Jan en Jacob	Landrij en Van Dijke	C. Ketner	Guinea	ja	ja	ja	6 april 1775	1 september 1776	
240	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	Cornelis van Kakom	Guinea	ja	ja	ja	6 april 1775	16 juni 1776	99
241	Twee Gezusters	H. de Zitter	Frans Reichert	Guinea	ja	ja	ja	6 april 1775	27 september 1776	
242	Handelaar	Jan van der Woord	J. Boheen	Guinea	ja	nee	ja	6 april 1775	?	
243	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	M. van Lou	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	21 juli 1775	2 oktober 1776	
244	Westcappelle	Jan Zwart en Zoon	Jan Leger	Angola	ja	ja	ja	21 juli 1775	17 maart 1777	93
245	Huis ter Mee	De Bruyn en Smit	Izaak Forbus	Guinea	ja	ja	ja	21 juli 1775	11 juni 1777	84
246	Vrede	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo	?	nee	nee	25 augustus 1775	9 juni 1776	
247	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	Jan Wilton	Guinea	ja	ja	ja	21 juli 1775	2 juni 1777	82
248	Willem Zeelandus	Mounier en Denis	Egbert Zouw	Essequibo	?	nee	nee	5 september 1775	20 november 1776	
249	Jonge Samuel	Michiel Pieters Bovel	G. Harmensz	Guinea	ja	ja	ja	7 september 1775	3 mei 1777	67
250	Twee Jonge Joachims	Michiel Pieters Bovel	Jan Sap	Essequibo	?	nee	nee	3 november 1775	15 september 1776	
251	Spoer	Spoors en Sprenger	Daniel Baars	Essequibo	?	nee	nee	3 november 1775	31 juli 1776	

252	Jonge Ruijter	Adriaan Kroeff	Izaak de Klerk	Guinea	ja	ja	ja	16 januari 1776	7 juli 1776	79
253	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	Jan Clisser	Essequibo	?	nee	nee	7 maart 1776	30 januari 1777	
254	Sara Henrietta	Jan van der Woord	S. Rudolfus	Guinea	ja	ja	ja	22 maart 1776	23 augustus 1777	
255	Verwachting	Snouck Hurgronje en Louijssen	A. Noels	Sint Eustatius	?	nee	nee	22 maart 1776	27 september 1776	
256	Watergeus	Commercie Compagnie	A. Chatelain	Angola	ja	ja	ja	27 maart 1776	5 oktober 1777	
257	Aurora	Commercie Compagnie	C. Machielsen	?	?	ja	ja	1 juni 1776	1 juni 1777	97
258	Middelburgs Hoop	Essequibo Sociëteit	H. Theudels	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	20 juni 1776	6 mei 1777	
259	Jonkvrouw Sara Susanna Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Joost Dankers	Guinea	ja	ja	ja	31 juli 1776	31 mei 1778	
260	Hoop	Snouck Hurgronje en Louijssen	M.B. Hogerzeil	Sint Eustatius	?	nee	nee	27 augustus 1776	22 oktober 1777	
261	Mercur	Helleman	L. Roelofsen	Sint Eustatius	?	nee	nee	16 augustus 1776	29 juni 1777	
262	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	Rocus van Swijndregt	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	9 september 1776	2 juli 1777	
263	Gulden Vrijheid	Jan van der Woord	Dirk Rietveld	Angola	ja	ja	ja	19 september 1776	8 maart 1778	79
264	Zeeuw	Snouck Hurgronje en Louijssen	Theodoor Jansen	Sint Eustatius	?	nee	nee	19 september 1776	27 oktober 1777	
265	Vrede	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo	?	nee	nee	24 oktober 1776	27 juli 1777	
266	Spoor	J.V. Sprenger	J. Antheunissen	Essequibo	?	nee	nee	26 november 1776	21 augustus 1777	
267	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	J. Bakker	Guinea	ja	ja	ja	26 november 1776	31 mei 1778?	107
268	Princes Royal	Adriaan Kroeff	J. de Vos	Sint Eustatius	ja	nee	ja	2 januari 1777	7 juli 1777	99
269	Jonge Jacob	Michiel Pieters Bovel	Klaas Nap	Guinea	?	ja	ja	24 januari 1777	30 oktober 1778	74
270	Verrekijker	Helleman en Van Eijkelenburgh	Aart van de Kamer	Guinea	?	ja	ja	25 januari 1777		60
271	Helena	Jan van der Woordt	Adriaan den Boer	Guinea	?	ja	ja	25 januari 1777	juli 1778	
272	Jan en Jacob / Jansz. Jacob?	Landrij en Van Dijke	C. Ketner?	Guinea	?	ja	ja	8 februari 1777	30 augustus 1778	
273	Verwachting	Snouck Hurgronje en Louijssen	A. Noels	Sint Eustatius	?	nee	nee	8 februari 1777	5 oktober 1777	
274	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	C.V. Kakom	Guinea	?	ja	ja	6 juni 1777	18 september 1778	99
275	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	A.C. Doutz	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	17 juli 1777	3 april 1778	
276	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	P.W. Prins	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	17 juli 1777	14 mei 1778	
277	Aurora	Commercie Compagnie	A.I. Gargon	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	19 augustus 1777	1 juni 1778	97
278	Mercur	Helleman en Van Eijkelenburgh	S. Lourentius	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	27 augustus 1777	juli 1778	

279	Jonge Samuel	Michiel Pieters Bovel	Jhr: de Klerk	Guinea	?	ja	ja	28 augustus 1777	13 april 1779	67
280	Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	C. Pietersen	Guinea	?	ja	ja	17 augustus 1777	In Essequibo afgekeurd	79
281	Princes Royal	Adriaan Kroeff	Jan de Vos	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	13 september 1777	2 juni 1778	99
282	Twee Jonge Joachims	Michiel Pieters Bovel	Jan Sap	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	13 september 1777	2 juni 1778	
283	Vrede	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	13 september 1777	3 juni 1778	
284	Negotie en Zeevaart	Boudaen en Van den Bosch	Pieter Stechman	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	13 september 1777	16 april 1778	
285	Willem Zeelandus	Mounier en Denis	Egbert Zouw	Guinea, voor de WIC	?	nee	nee	19 september 1777	22 juli 1778	
286	Zorg	Commercie Compagnie	Johannes Noorthoek	Guinea	?	ja	ja	14 november 1777	29 juli 1779	107
287	Middelburgs Hoop	Essequibo Sociëteit	Hans Theudels	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	16 december 1777	19 september 1778	
288	Jonge Lambrecht	J. van der Woordt	Carel Bremer	Guinea	?	ja	ja	19 oktober 1777	19 oktober 1779	89
289	Vis	Commercie Compagnie	Jan Wilton	Guinea	?	nee	nee	16 december 1777	18 september 1778	
290	Spoor	I.V. Sprenger	Jan Antheunissen	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	16 december 1777	10 oktober 1778	
291	Vrouw Hillegonda Christina	Heshuisen en De Jong	Mels Reling	Curacao	?	nee	nee	...	24 augustus 1778	
292	Juffrouw Martina	C. van IJsselstein en Compagnie	Daniel Velsberg	Curacao	?	nee	nee	...	20 augustus 1778	
293	Jonge Willem	Commercie Compagnie	C. Loef	Guinea	?	nee	nee	...	20 november 1779	70
294	Zeeuw	Snouck Hurgronje en Louijssen	Lourens Jacobs	Essequibo	?	nee	nee	7 maart 1778	28 november 1778	
295	Planters Hulp	Spoors en Sprenger	Maarten van Lou	Essequibo	?	nee	nee	14 maart 1778	16 december 1778	
296	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	R. van Swijndregt	Essequibo	?	nee	nee	4 mei 1778	14 april 1779	
297	Huis ter Mee	De Bruyn en Smit	I. Torbus	Guinea	?	ja	ja	4 mei 1778	20 december 1779, op de Elburg ge???	84
298	Neptunus	Jacques Thobias Wulpherts	H. Bollaert	Guinea	?	ja	ja	30 juni 1778	10 oktober 1779	
299	Negotie en Zeevaart	Boudaen en Van den Bosch	P. Stechman	Essequibo	?	nee	nee	14 juli 1778	19 maart 1779	
300	Watergeus	Commercie Compagnie	A. Chatelain	Guinea	?	ja	ja	2 augustus 1778	27 oktober 1779	
301	Verwachting	Snouck Hurgronje en Louijssen	A. Noels	Guinea	?	ja?	ja	17 augustus 1778	18 mei 1780	95
302	Vigilantie	Commercie Compagnie	O. Machielsen	Guinea	?	ja	ja	17 augustus 1778	4 september 1779	97
303	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	A.C. Doutz	Essequibo	?	nee	nee	21 augustus 1778	30 mei 1779	
304	Arke Noachs	Helleman en Van Eijkelenburgh	K. Noordhoff	Essequibo	?	nee	nee	15 augustus 1778	In Essequibo verkogt	
305	Ceres	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo	?	nee	nee	28 augustus 1778	8 juli 1779	

306	Hoop	Snouck Hurgronje en Louijssen	C. Magnus	Guinea	?	ja	ja	15 september 1778	23 mei 1780	
307	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	P?.W. Prins	Essequibo	?	nee	nee	13 oktober 1778	17 juli 1779	
308	Jonge Johannes	I. van Dijke	G.C. Zilt	Guinea	?	ja	ja	3 januari 1779	...	
309	Aurora	Commercie Compagnie	A.I. Gargon	Guinea	?	ja	ja	3 januari 1779	21 mei 1780?	97
310	Vrede	Essequibo Sociëteit	Pieter Harmszoon	Essequibo	?	nee	nee	3 januari 1779	27 mei 1780	
311	Juffrouw Martina	G. van IJsselsteijn en Compagnie	D. Velsberg	Curacao	?	nee	nee	3 januari 1779	juli 1779	
312	Vrouw Hillegonda Christina	Heshuisen en De Jong	Mels Reling	Curacao	?	nee	nee		2 juli 1779	
313	Jonkvrouw Sara Susanna Maria	Snouck Hurgronje en Louijssen	Joost Dankers	Guinea	?	ja	ja	5 maart 1779	oktober 1780	
314	Hoop	Snouck Hurgronje en Louijssen	Hendrik Klok	Essequibo	?	nee	nee	5 maart 1779	in Amsterdam ge?	
315	Zeeuw	Snouck Hurgronje en Louijssen	Laurens Jacobs	Essequibo	?	nee	nee	5 maart 1779	4 juli 1780	
316	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	R. Goodwill	Guinea	?	ja	ja	5 maart 1779	21 mei 1780	82
317	Spoor	J.V. Sprenger	Jan Vos	Essequibo	?	nee	nee	16 april 1779	25 februari 1780	
318	Middelburgs Hoop	Essequibo Sociëteit	H. Theudels	Essequibo	?	nee	nee	23 mei 1779	27 maart 1780	
319	Princes Royal	Adriaan Kroeff	Dirk Rietveld	Angola	?	ja	ja	23 mei 1779	1 mei 1780	99
320	Planters Hulp	J.V. Sprenger	M. van Lou	Essequibo	?	nee	nee	1 juni 1779	6 april 1780	
321	Jonge Jacob	N. van de Bovel en Compagnie	Klaas Nap	Guinea	?	ja	ja	3 juni 1779	door de Engelsen genomen	74
322	Negotie en Zeevaart	Boudaen en Van den Bosch	Pieter Stechman	Essequibo	?	nee	nee	11 juni 1779	13 maart 1780	
323	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	J. Bakker	Essequibo	?	nee	nee	1 juli 1779	8 mei 1780	
324	Eensgezindheid	J. de Feyter	P.W. Bakker	Sint Eustatius	?	nee	nee	1 juli 1779	mei 1780	
325	West-Cappelle	Snouck Hurgronje en Louijssen	G. Moelaerts	Angola	?	ja	ja	26 augustus 1779	in Portsmouth opgebracht	93
326	Haast U Langzaam	Commercie Compagnie	Cornelis van Kakom	Guinea	?	ja	ja	29 augustus 1779	door de Engelsen genomen	99
327	Jonge Nicolaas Jan	Snouck Hurgronje en Louijssen	Frans Reichert	Guinea	?	nee	nee	4 oktober 1779	...	
328	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	Rocus van Swindregt	Essequibo	?	nee	nee	5 oktober 1779	21 juni 1780	
329	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	Andreas Christiaan Doutz	Essequibo	?	nee	nee	5 oktober 1779	16 juni 1780	
330	Gulden Vrijheid	J. van Dijke	Christiaan Ketner	Guinea	?	ja	ja	6 oktober 1779	door de Engelsen genomen	79
331	Zorg	Commercie Compagnie	Jan Wilton	Curacao	?	nee	nee	9 oktober 1779	7 mei 1780	
332	Ceres	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo	?	nee	nee	2 december 1779	27 juli 1780	
333	Vis	Commercie Compagnie	Adriaan den Boer	Guinea	?	nee	nee	2 december 1779	door de Engelsen genomen	

334	Princes Louise	Mounier en Denis	Cornelis Wesseling	Sint Eustatius	?	nee	nee	2 december 1779	1 juli 1780	
335	Vrijheid	J. Turing en Zoon	J.J. Blom	Sint Eustatius	?	ja	ja	2 december 1779	...	
336	Juffrouw Helena	G. van IJsselsteijn en Compagnie	D. Velsberg	Curacao	?	nee	nee	26 december 1779	26 mei 1780	
337	Vrouw Johanna Maria	A. van der Schatte	D. Dekker	Curacao	?	nee	nee	26 december 1779	...	
338	Vrouw Hillegonda Christina	Heshuisen en De Jong	Mels Reling	Curacao	?	nee	nee	26 december 1779	21 oktober 1780	
339	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	P.W. Prins	Essequibo	?	nee	nee	16 januari 1780	16 september 1780	
340	Ophir	Willemsen en Halfman	T. Sejourné	Curacao	?	nee	nee	12 februari 1780	...	
341	Neerlands Unie	J.T. van Stevenink	Jan Thomson	Curacao	?	nee	nee	25 maart 1780	door de Engelsen genomen	
342	Vigilantie	Commercie Compagnie	Claas Börwijk	Guinea	?	ja	ja	25 maart 1780	Verongelukt.	97
343	Salem	Willemsen en Halfman	Tomas Lourens	Sint Eustatius	?	nee	nee	25 maart 1780	gebleven in IJaland?	
344	Vrede	Essequibo Sociëteit	P. Harmszoon	Essequibo	?	nee	nee	8 april 1780	13 november 1780	
345	Margaretha	J. Turing en Zoon	D. Gadgens	Sint Eustatius	?	nee	nee	3 mei 1780	...	
346	Twee Gezusters	Heshuisen en De Jong	Pieter Coomans	Curacao	?	nee	nee	31 mei 1780	te Portsmouth opgebragt	
347	Vrouw Catherina Jacoba	G. van IJsselsteijn en Compagnie	Jan Willem Sexlrok?	Curacao en Sint-Eustatius	?			...	...	
348	Jonge Willem	Commercie Compagnie	Pieter La Gaaij	Guinea	?	ja	ja	18 juli 1780	...	70
349	Huis Brandenburg	Helleman en Van Eijkelenburgh	T. de Klerk	Guinea	?	ja	ja	18 juli 1780	door de Engelsen genomen	
350	Spoor	Spoors en Sprenger	Jan de Vos	Essequibo	?	nee	nee	29 juli 1780	door de Engelsen genomen	
351	Negotie en Zeevaart	Boudaen en Van den Bosch	Pieter Stechman	Essequibo	?	nee	nee	29 juli 1780, ... in den 23 Aug	door de Engelsen genomen	
352	Voorzichtigheid	Helleman en van Eijkelenburgh en Stiral	Cornelis van Kal	Essequibo	?	nee	nee	26 augustus 1780	door de Engelsen genomen	
353	Vertrouwen	D.J. Schorer	J.H. Tienken	Essequibo	?	nee	nee	11 augustus 1780	door de Engelsen genomen	
354	Middelburgs Hoop	Essequibo Sociëteit	Hans Theudels	Essequibo	?	nee	nee	4 september 1780	door de Engelsen genomen	
355	Zorg	Commercie Compagnie	Jan Wilton	Guinea	?	ja	ja	27 oktober 1780	door de Engelsen genomen	107
356	Planters Hulp	Spoors en Sprenger	Maarten van Lou	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	28 oktober 1780	door de Engelsen genomen	
357	Planters Lust	Essequibo Sociëteit	Rocus van Swijndregt	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	31 oktober 1780	door de Engelsen genomen	
358	Eendracht	Snouck Hurgronje en Louijssen	Pieter Udemans	Guinea	?	nee	nee	27 oktober 1780	door de Engelsen genomen	
359	Aurora	Commercie Compagnie	Robert Goodwill	Guinea	?	ja	ja	28 oktober 1780	door de Engelsen genomen	97
360	Eensgezindheid	J. de Feyter	J. den Baas	Guinea	?	ja	ja	29 november 1780	door de Engelsen genomen	
361	Princes Royal	Adriaan Kroeff	B. de Valk	Angola	?	ja	ja	29 november 1780	door de Engelsen genomen	99

362	Eensgezindheid	Essequibo Sociëteit	A.C. Doutz	Essequibo	?	ja	ja	18 december 1780	door de Engelsen genomen	
363	Johanna Cornelia	Casteleijn en Heerkens	W. de Wind	Essequibo	?	nee	nee	oktober 1780	Verkocht te Ostende	
364	Ceres	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo	?	nee	nee	20 mei 1783	2 juni 1784	
365	Oudenaarden	Gebroeders Tak	H. Claassen	Essequibo	?	nee	nee	26 april 1783	29 mei 1784	
366	Brandenburg	Commercie Compagnie	Jan de Vos	Essequibo	?	nee	nee	4 april 1783	19 juni 1784	
367	Hoop	Snouck Hurgronje en Louijssen	P.G. Udemans	Guinea	?	ja	ja	20 augustus 1783	...	
368	Cornelia	Van Citters en Catteau	J.H. Tienken	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	april 1783	24 september 1784	
369	Goede Verwachting	J. Turing en Zoon	A. Bevers	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	april 1783	10 juni 1784	
370	Geertruida en Christina	Commercie Compagnie	C. van Kakom	Guinea	?	ja	ja	21 augustus 1783	...	107
371	Jonge Nicolaas Jan	Snouck Hurgronje en Louijssen	Carl Magnus	Guinea	?	onzeker	nee	26 september 1783	16 augustus 1784	
372	Nieuwe Hoop	Commercie Compagnie	Cornelis Loef	Guinea	?	ja	ja	12 oktober 1783	...	82
373	Regina	Cornelis Willemsen	Johannes Andriessen	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	28 november 1783	13 december 1784	
374	Vrouwe Maria Geertruyda	Mounier en Denis	Machiel Saxe	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	28 november 1783	december 1784	
375	Cornelia	Van Citters en Catteau	J.H. Tienken	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	18 december 1783	9 juni 1784	
376	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	Rocus van Swindregt	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	6 januari 1784	5 juni 1785	
377	Eensgezindheid	Willem de Bruijne	Godfried Christiani	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	5 juli 1784	1 juni 1785	
378	Verwachting	Snouck Hurgronje en Louijssen	A. Noels	Guinea	?			...	17 juli 1786	
379	Palm Boom	Helleman	J.C. Hellemann	Guinea	?	nee	nee	6 juli 1784	...	
380	Zee Fortuin	Snouck Hurgronje en Louijssen	J. den Baas	Guinea	?	nee	nee	4 september 1784	...	
381	Verwachting	Mounier en Denis	A.C. Doutz	Essequibo en Demerarij	?			...	12 augustus 1785	
382	Brandenburg	Commercie Compagnie	Jan de Vos	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	29 september 1784	...	
383	Verwachting	Essequibo Sociëteit	R. Boom	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	27 december 1784	...	
384	Zee Nymph	Snouck Hurgronje en Louijssen	C. Pieters	Essequibo en Demerarij	?	ja	ja	18 oktober 1784	24 juni 1786	199
385	Algemeene Welvaart	Turing en Compagnie	J. Riewerts	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	18 oktober 1784	...	
386	Epaminondas	S. Rudolfus	S. Rudolfus	Guinea	?	ja	ja	12 februari 1785	...	
387	Vriendschap	Johannes Louysen en Zoon	A. Leenaertse	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	27 december 1784	12 augustus 1785?	

388	Ceres	Essequibo Sociëteit	Barend Land	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	27 december 1784	27 juli 1786?	
389	Regina	Cornelis Willemsen	Johannes Andriessen	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	14 november 1785	...	
390	Juffrouw Snouck	Cornelis Willemsen	Jens Davidsen Jusnes	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	14 november 1785	...	
391	Vrouwe Maria Geertruyda	Mounier en Denis	Machiel Saxe	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	3 oktober 1785	...	
392	Vrede	Van Citters en Compagnie	Jan Hendrik Thienke	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	9 november 1785	24 juli 1785	
393	Algemeene Welvaart	Turing en Compagnie	Jacob Riewerts	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	10 december 1785	...	
394	Vriendschap	Johannes Louysen en Zoon	Adriaan Leenderts	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	11 december 1785	...	
395	Verwachting	Bevragt, voor de WIC	Andries Christiaan Douth	Guinea	?	nee	nee	19 februari 1786	...	
396	Vigillantie	Snouck Hurgronje en Louijssen	Joost Dankerts	Guinea	?	nee	nee	19 oktober 1786	...	
397	Essequibo Sociëteit	Essequibo Sociëteit	Barend Goverts	Essequibo en Demerarij	?	nee	nee	19 oktober 1786	...	

Bronnen: NL-HaNA, Aanwinsten, 1.11.01.01, inv.nr. 2093, 'Lijst van alle op Afrika gevaren schepen, 1762-1786' en Johannes Menne Postma, The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815 (Cambridge 1990). bijlage 2, 320-348.