

# Rijk geworden door slaven

## *De impact van slavernij en slavenhandel op de Nederlandse welvaart*

Het is een actuele discussie: wat heeft het kolonialisme, inclusief bijbehorende uitwassen als slavernij en slavenhandel, bijgedragen aan onze huidige rijkdom? Volgens een deelnemer aan een recente conferentie over het koloniale verleden ligt het simpel: 'Nederland was rond 1600 een straatarm land. Daarna plunderden Nederlanders de hele wereld en sindsdien zijn ze rijk.' Zo is het niet, al betekent dit niet dat de economische bijdrage van de slavernij en slavenhandel niet aangetoond kan worden. Vooral op lokaal niveau had de slavenhandel soms een forse, aanwijsbare economische impact.

**Gerhard de Kok** is als economisch en maritiem historicus verbonden aan het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde (KITLV) in Leiden.

**I**n het centrum van Middelburg staat sinds 2005 het Zeeuws Slavernijmonument. De locatie is veelbetekenend: aan hetzelfde plein stond in de achttiende eeuw het hoofdkantoor van de grootste slavenhandelaar van Nederland, de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC). Deze transporteerde tussen 1732 en 1801 meer dan 28.000 mensen als slaaf vanuit Afrika naar Europese koloniën. De toenmalige directeuren van de MCC zouden vreemd hebben opgekeken

van het hedendaagse monument. De compagnie was door ondernemende Middelburgers in 1720 opgericht om het ingezakte economische leven van de stad een impuls te geven. Door de werkzaamheden van de directeuren verdienden niet alleen zijzelf een goede boterham, de hele stad profiteerde mee van de toegenomen economische activiteit. Ongetwijfeld zouden de directeuren van mening zijn geweest dat *hun* een standbeeld toekwam. De tijden zijn veranderd.



# handel?

## Specialistische activiteit

In de afgelopen jaren heb ik me beziggehouden met onderzoek naar de economische impact van vroegmoderne slavernij op Nederland, een geruchtmakend onderwerp. Ik richtte me in het bijzonder op de trans-Atlantische slavenhandel in de achttiende eeuw. Nederlandse slavenschepen vervoerden in die eeuw ongeveer 330.000 Afrikanen naar vooral Nederlandse koloniën. Internationaal gezien was Nederland daarmee een kleine deelnemer aan deze vorm van mensenhandel, want Britse schepen vervoerden in dezelfde periode meer dan 2,5 miljoen mensen als slaaf en Portugese schepen meer dan 2,2 miljoen. Bovendien is het onmiskenbaar dat de Nederlandse slavenhandel op nationale schaal een kleine handelstak was, vergeleken met bijvoorbeeld de Baltische handel of de bilaterale vaart op de koloniën. Het ging om een complexe, specialistische activiteit. Deze eigenschap van de slavenhandel zorgde voor een grote mate van regionale concentratie in de achttiende eeuw: ongeveer zeventig procent van alle Nederlandse slavenschepen na 1730 vertrok vanuit Vlissingen of Middelburg.

Vandaar dat mijn onderzoek zich toespitste op het toenmalige eiland Walcheren, waarvan beide steden de belangrijkste havens waren.

Walcheren ontpopte zich pas in de achttiende eeuw tot het centrum van de Nederlandse slavenhandel, daarvoor kwamen de meeste Nederlandse slavenschepen uit Amsterdam. Deze Amsterdamse schepen speelden in op de toegenomen vraag naar slavenarbeid in de Europese koloniën in de Caraïben en op het Zuid-Amerikaanse vasteland. Door toenemende mercantilistische maatregelen van Londen, Parijs en Madrid werden Nederlandse slavenhandelaren steeds meer gedwongen hun afzetgebied te beperken tot Nederlandse koloniën, met name Suriname. Veel Amsterdammers met koloniale belangen handelden liever in de voortbrengselen van de slavenarbeid, zoals suiker en koffie. Maar voor Vlissingen en Middelburg, met hun beperktere achterland, was de slavenhandel op de koloniën interessanter. Zeker na de opheffing van het slavenhandelsmonopolie van de West-Indische Compagnie (WIC) in 1730 namen Zeeuwen het voortouw in de particuliere slavenhandel. ▶

Schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC). Schilderij van Engel Hoogerheyden, 1767-1780. Collectie Gemeente Middelburg/Zeeuws Archief.





Walcheren in 1681. In de achttiende eeuw ontpopte het eiland zich tot het centrum van de Nederlandse slavenhandel. Kaart vervaardigd door Nicolas Sanson.

### Walcherse slavenhandel

Tussen 1730 en 1800 vertrok ongeveer vijfhonderd keer een slavenschip uit Vlissingen of Middelburg. De MCC was met 113 reizen de grootste Walcherse slavenhandelaar. De overige grote spelers kwamen uit Vlissingen. In de eerste 25 jaar na de opheffing van het WIC-monopolie was de particuliere slavenhandel nauwelijks winstgevend. Halverwege de achttiende eeuw kwam er echter een ommekeer. Allereerst bood de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) commerciële kansen, doordat veel Franse kolonisten naar Curaçao kwamen om slaven te kopen. Franse slavenschepen werden immers massaal aangehouden door Britse schepen. Belangrijker was de enorme toevloed van particulier kapitaal naar Suriname door de zogenoemde negotiatiefondsen. De handel in suiker en vooral de handel in koffie werden gezien als belangrijke groeisectoren. De Surinaamse plantagelandbouw kon door de kapitaalstroom flink groeien, waardoor ook de vraag naar slavenarbeid steeg. De ervaren Zeeuwse slavenhandelaren waren in een goede positie om daarvan te profiteren. De twee decennia na 1760 waren de piek jaren voor de Walcherse slavenhandel. Een groep van ongeveer twintig handelskantoren domineerde deze handel destijds, overigens zonder enorme winsten te behalen. Alleen de jaren rond 1760 waren door de Zevenjarige Oorlog bovengemiddeld winstgevend. Tussen 1765 en 1780 was het gemiddelde winstniveau van de MCC-slavenreizen 2,5 procent. Dat cijfer vertelt echter niet het hele verhaal. Aan de ene kant was het werkelijke rendement lager, doordat in de jaren zeventig van de achttiende eeuw de betalingen vanuit de koloniën vaak stokten. Aan de andere kant profiteerden de handelaren (en soms ook hun investeerders) meestal niet alleen van de slavenreizen zelf, maar ook als leverancier van benodigdheden. Vrijwel alle slavenhandelaren waren betrokken bij verwante activiteiten als buskruitproductie,

bierbrouwerij of touwslagerij. Het uitreden van een slavenschip vergde in de periode tussen 1760 en 1780 een investering van 80.000 tot 90.000 gulden. Hoeveel dat vandaag de dag zou zijn is lastig te zeggen, maar een globale schatting komt uit op ongeveer 850.000 euro. Ruim de helft van dat bedrag was bestemd voor de aankoop van exportgoederen voor West-Afrika, de rest was bestemd voor schip en uitrusting.

De inkoop van slaven in Afrika was een kwestie van ruilhandel. Zowel de mensen die ter verkoop werden aangeboden als de handelsgoederen uit Europa werden in een lokaal gangbare rekeneenheid gewaardeerd. Om een slaaf te kopen was een gevarieerd pakket producten nodig, dat zeker niet alleen bestond uit kralen en kleinigheden. De export naar West-Afrika bestond uit waardevolle textielsoorten, koperwerk, geweren, buskruit en vele andere zaken. Walcherse slavenhandelaren gaven grote bedragen uit om die goederen aan te schaffen en ze werden uit de hele wereld geïmporteerd op Walcheren. Aan boord van Walcherse slavenschepen bevonden zich stevast Boheemse glaskralen, Zweedse ijzerstaven, Luikse geweren en Indiase textielproducten. Uit het Duitse achterland kwam veel kleine handelswaar, zoals messen en pannen. Hoewel lokale kooplieden deze producten aan de Walcherse slavenhandelaren leverden, profiteerde de plaatselijke industrie nauwelijks van de slavenhandel. Het enige product voor de slavenhandel dat lokaal gefabriceerd werd was buskruit. De buskruitindustrie was echter niet heel arbeidsintensief en leverde dus maar beperkt lokale werkgelegenheid op.

### Lokale economie

Een groot deel van het economische voordeel voor de lokale economie was gelegen in het uitrusten van de slavenschepen voor hun lange reis. De schepen bleven gemiddeld achttien maanden van huis en hadden veel mensen aan boord. Naast ongeveer 36 bemanningsleden werden er per reis immers 250 tot 350 Afrikanen aangekocht als slaaf. De schepen werden in hoofdzaak op Walcheren aangebouwd of vertimmerd. Lokale bakkers leverden scheepsbeschuit, smeden maakten de boeien voor slaven, brouwers produceerden bier en touwslagerijen zorgden voor het touwwerk. In tegenstelling tot Engelse slavenschepen namen de Zeeuwen zoveel mogelijk voedsel voor de slaven mee uit Europa. Het ging dan om gort en paardenbonen, waarschijnlijk in hoofdzaak afkomstig van de Zeeuwse landbouw en Zeeuwse gortmolens. Al met al leverden de slavenreizen veel economische activiteit op in Vlissingen en Middelburg. In de topjaren was naar schatting een kwart van de Vlissingse en een tiende van de Middelburgse economie direct of indirect verbonden met de trans-Atlantische slavenhandel. Op lokaal niveau was de slavenhandel dus een

economische factor van betekenis, vooral omdat er weinig alternatieven waren om kapitaal productief te investeren in de lokale economie. Walcheren als geheel is echter niet rijk geworden door de slavenhandel. Sommige handelaren en investeerders hebben er een goede boterham mee verdiend, hoewel er ook voldoende voorbeelden zijn van mensen die er juist veel geld mee verloren. De slavenhandel leidde niet tot structurele verbetering van de economie, bijvoorbeeld door industriële of institutionele innovaties. Zo kwamen in Groot-Brittannië en Frankrijk textielfabrieken tot stand die speciaal voor de Afrikaanse markt produceerden. Op Walcheren bleef men altijd geïmporteerd textiel gebruiken, meestal Indiase, maar ook wel van Britse en Franse fabrieken. In de decennia voor 1780 was de slavenhandel voor de lokale economie van groot belang, maar de langetermijneffecten ervan op de lokale economie bleven dus beperkt.

### Suikerraffinaderijen

Op nationaal niveau was de slavenhandel een betrekkelijk kleine handelstak. Daar staat tegenover dat het slechts een onderdeel was van een veel breder Atlantisch slavernijsysteem. De slavenhandel stond immers ten dienste van de koloniën. De meeste Afrikanen die daar door slavenhandelaren naartoe waren getransporteerd, werden gedwongen om op plantages mee te werken aan de productie van waardevolle tropische landbouwproducten. De verwerking van die producten in

Nederland (bijvoorbeeld in suikerraffinaderijen) en de handel hierin waren rechtstreeks verbonden met het slavernijsysteem. Het uitrekenen van de omvang van alle hiermee gepaard gaande economische activiteiten is een enorme klus, bemoeilijkt door gebrek aan betrouwbaar statistisch materiaal.

### *'In de topjaren was naar schatting een kwart van de Vlissingse en een tiende van de Middelburgse economie direct of indirect verbonden met de trans-Atlantische slavenhandel'*

In een recent artikel geven Pepijn Brandon en Ulbe Bosma een schatting van de omvang van slavernijgerelateerde activiteiten in 1770.<sup>1</sup> Opvallend is dat het hierbij niet gaat om de waarde van de slavenarbeid zelf, maar om *gerelateerde* activiteiten. Dat betreft bijvoorbeeld de handel in koffie, het raffineren van suiker en de verzekering van schepen naar de koloniën. Volgens Brandon en Bosma vormden dat soort activiteiten in 1770 in totaal 5,2 procent van het Nederlandse bbp. Voor de provincie Holland ging het zelfs om 10,36 procent. Hoewel deze schattingen te veel precisie suggereren, geven ze een redelijke indicatie van het belang van de (vooral Surinaamse) plantagesector voor de Nederlandse economie. Toch mist er nog relevante informatie voor een ►

<sup>1</sup> Brandon, P. and Bosma, U., 2019. De betekenis van de Atlantische slavernij voor de Nederlandse economie in de tweede helft van de achttiende eeuw. *TSEG/ Low Countries Journal of Social and Economic History*, 16(2), pp. 5-46. Zie: [www.tseg.nl/articles/10.18352/tseg.1082](http://www.tseg.nl/articles/10.18352/tseg.1082).



Slaven werken op het land, anoniem, omstreeks 1850. Rijksmuseum, Amsterdam.



Het Nederlandse fort Elmina, gelegen aan de westkust van Afrika. Hier werden slaven ingekocht en verscheept naar het Caraïbisch gebied. Prent van Johannes Vingboons (1665-1668), Atlas Blaeu-Van der Hem.

geïnformeerd debat over de economische impact van slavernij. De genoemde bbp-cijfers geven een idee van het aandeel van slavernijgerelateerde activiteiten rond 1770, maar over de effecten van deze activiteiten op de lange termijn is nauwelijks iets bekend. In ieder geval blijkt uit de uitsplitsing van de bbp-cijfers dat de omzet van de handel in Atlantische, slavernijgerelateerde producten vooral terecht kwam in de dienstensector. De enige industriële sectoren waar deze handel een invloed op uitoefende, waren de scheepsbouw en de suikerraffinage, twee sectoren waarin geen revolutionaire innovaties tot stand kwamen die de economie konden moderniseren.

### Hedendaagse rijkdom

Dat er vaak een verband wordt gelegd tussen slavernij en hedendaagse rijkdom komt vooral door de Britse casus. Tussen 1750 en 1850 was Groot-Brittannië het eerste land waarin groot-schalige industrialisatie plaatsvond, waardoor de economie onstuimig en gedurig begon te groeien. Dit leidde in de negentiende eeuw tot een *Great Divergence*, waarin het industrialiserende Groot-Brittannië (met in het kielzog enkele andere Europese landen) de rest van de wereld in economisch opzicht ver achter zich liet. Maar waardoor ontstond deze industriële revolutie? In veel verklaringsmodellen is een grote rol weggelegd voor geweld, uitbuiting en plundering. Zo zou het Atlantische slavernijstelsel winsten hebben opgeleverd waarmee kapitalisten industrieën konden financieren en zouden de koloniën onmisbare afzetgebieden zijn geweest. Het debat over deze kwesties duurt

al decennia en steekt af en toe met hernieuwde intensiteit de kop op. Vaak hebben de discussies ook een sterke ideologische component, waarbij bijvoorbeeld het ‘kapitalistische systeem’ verantwoordelijk wordt gehouden voor koloniale uitbuiting. Een einde aan het debat is voorlopig niet in zicht.

***‘Vaak hebben de discussies ook een sterke ideologische component, waarbij bijvoorbeeld het “kapitalistische systeem” verantwoordelijk wordt gehouden voor koloniale uitbuiting’***

De Nederlandse casus geeft geen aanleiding om een direct verband te vermoeden tussen het Atlantische slavernijstelsel van de achttiende eeuw en de hedendaagse rijkdom van ons land. Het is wel duidelijk dat slavenhandel en slavernijgerelateerde activiteiten voor sommige delen van het land (waaronder Walcheren) in het verleden een belangrijke economische rol hebben gespeeld. Die conclusie is al opzienbarend genoeg. Het geeft alle aanleiding om de koloniale geschiedenis beter te integreren in het verhaal van de Nederlandse geschiedenis. Wat er op slavenscheppen gebeurde en wat er in de koloniën plaatsvond had directe effecten in het moederland. Daardoor is een goed begrip van deze koloniale geschiedenis onmisbaar voor een goed begrip van de Nederlandse geschiedenis. ■