

Simon Osendarp

419307

Maritime History and Port Cities

5-7-2019

Woorden: 22272

‘Little London’ en de trans- Atlantische Slavenhandel

De economische verbondenheid van Rotterdam en de
Engelse slavenhandel, 1710-1764

Masterscriptie

S.J. Osendarp

Inhoudsopgave

Introductie	3
Inleiding.....	3
Onderzoeksvragen.....	6
Concepten.....	7
Historiografie	9
Innovatieve aspecten	12
Bronnen en methode.....	13
I. Rotterdam als handels- en havenstad	17
II. Little London	25
III. Facilitering van de Engelse slavenhandel in de eerste helft van de achttiende eeuw	33
Jacob Senserf & Zoon.....	35
Bastiaan Molewater (& Zoon)	45
Humphry Morice.....	47
IV. Facilitering van de Engelse slavenhandel in de tweede helft van de achttiende eeuw	52
William & James Manson	55
Jan Wolfers	59
Familie Hope	62
Daniel de Jongh	68
Paul Bridson.....	72
John Taubman	76
Conclusie	81
Bronnen	86
Bibliografie	86
Archiefbronnen.....	90
Afkortingen.....	93

Introductie

Inleiding

Het slavernijverleden is een onderwerp dat regelmatig in het maatschappelijk debat aan bod komt. Hoewel slavernij in veel verschillende tijdperken is voorgekomen, heeft de term “slavernijverleden” in deze scriptie betrekking op de Vroegmoderne Tijd, een tijdperk waarin Europeanen tot slaaf gemaakte Afrikanen van de westkust van Afrika naar Amerika transporteerden en daar verkochten aan plantage-eigenaren. Het slavernijverleden wordt over het algemeen als een zwarte bladzijde in de geschiedenis gezien en is daardoor een zeer omstreden en gevoelig onderwerp. Het onderwerp kan minstens in twee aspecten worden onderverdeeld: het sociale en het economische. Bij het sociaal aspect van het slavernijverleden gaat het vooral over hoe dit verleden heeft bijgedragen aan de migratie en identiteitsvorming van een grote groep mensen waarvan de voorouders slachtoffers zijn geweest van het slavernijsysteem. Daarnaast is er ook het economische aspect dat meer specifiek is gericht op de slavenhandel op de West-Afrikaanse kust en de Amerikaanse kolonies. In de wetenschap ontstaan daardoor discussies over hoe belangrijk de bijdrage van bijvoorbeeld de Republiek was voor trans-Atlantische slavenhandel en hoeveel winst hieruit is behaald.¹ Ook in Rotterdam is er in de laatste jaren veel aandacht gekomen voor de controversiële geschiedenis van deze stad. De aanleiding hiervoor is de controverserige rondom kunstcentrum Witte de With, dat vernoemd is naar een “foute” zeeheld. Gemeente Rotterdam heeft aan het Koninklijke Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde de opdracht gegeven om op basis van feitenonderzoek het slavernijverleden van

¹ Deze discussie wordt vrij volledig samengevat in: M. van Rossum & K. Fatah-Black, “Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel,” *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 9, no. 1 (2012).

Rotterdam te onderzoeken.² Deze masterscriptie is ervoor bedoeld om een bijdrage te leveren aan dit onderzoek.

Het slavernijverleden begon in de zestiende eeuw en strekt zich uit tot de negentiende eeuw, maar verreweg de meeste tot slaaf gemaakte Afrikanen werden getransporteerd en verkocht in de zeventiende en achttiende eeuw. Naast de Republiek participeerden ook handelaren uit Portugal, Spanje, Frankrijk, Engeland (vanaf 1707 Groot-Brittannië), en Denemarken in de trans-Atlantische slavenhandel.³ Deze activiteit maakte deel uit van een groter handelssysteem dat bekend staat als de driehoekshandel. Om hier effectief aan te kunnen deelnemen werd in de Republiek de West-Indische Compagnie (WIC) opgericht. Deze was opgebouwd uit verschillende zogeheten “Kamers”: lokale afdelingen in de belangrijkste internationale Nederlandse haven- en handelssteden bestuurd door de grootste lokale investeerders in de handel van die kamer, de bewindhebbers, die op hun beurt vertegenwoordigers stuurden naar het centraal bestuur, de heren XIX.⁴ De WIC-Kamer “de Maaze” was gevestigd in Rotterdam. Hiermee was deze stad in de zeventiende- en achttiende eeuw één van de Nederlandse steden die waren verbonden met het trans-Atlantische slavernijsysteem.

In 1730 verloor de WIC haar handelsmonopolie in de slavenhandel in de Republiek, waardoor het niet meer de enige Nederlandse compagnie was die handel kon drijven in het Atlantische gebied. De Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) werd de belangrijkste particuliere slavenhandelaar. Ook in Rotterdam bevonden zich verschillende particulieren die zich met de slavenhandel bezighielden, zoals de firma Van Coopstad en Rochussen, de grootste particuliere slavenhandelaar in Rotterdam. Vergeleken met de Zeeuwse compagnie stelde de

² “Rotterdam laat uniek onderzoek uitvoeren naar eigen koloniale verleden”, Trouw, 25 augustus 2018 (laatst bezocht 21 juni 2019) <https://www.trouw.nl/samenleving/rotterdam-laat-uniek-onderzoek-uitvoeren-naar-eigen-koloniale-verleden~a624b616>.

³ J. A. Rawley & S. D. Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade: A History, revised edition*, (Lincoln and London: University of Nebraska Press, 2005), 15-17.

⁴ H. den Heijer, *Geschiedenis van de WIC* (Zutphen: Walburg Pers, 1994), 28-34.

Rotterdamse particuliere slavenhandel echter weinig voor, want jaarlijks voeren er maar ongeveer twee schepen vanuit de Rotterdamse haven naar de Afrikaanse kust.⁵

Historisch onderzoek naar slavenhandel is meestal gedaan vanuit een nationaal perspectief.⁶ Dit komt omdat de handel van Europese landen als Nederland, Engeland en Frankrijk met Azië en Amerikaanse kolonies beschermd werden door middel van protectionistisch beleid. De handel tussen een land en haar kolonie mochten alleen bedreven worden op eigen schepen en met eigen producten en er werd zoveel mogelijk naar gestreefd om buitenlandse concurrentie uit te sluiten. Dit is een typisch kenmerk van het mercantilisme dat in Europa heerste in de Vroegmoderne Tijd. De geschiedenis van Rotterdam laat echter zien dat dit nationale perspectief niet representatief is voor de complexere dynamiek van deze havenstad, waar via smokkelhandel en semi-legale constructies het protectionistische beleid werd ontdoken. In de zeventiende en achttiende eeuw had zich een grote gemeenschap van Engelse migranten gevestigd met sterke banden met het moederland, maar weinig connecties met de rest van de stad Rotterdam. Het is niet voor niets dat de stad Rotterdam hierdoor haar bijnaam “Little London” had verdiend.⁷ Zowel Engelse als Nederlandse in Rotterdam gevestigde kooplieden namen een belangrijke positie in bij het verkopen van

⁵ I. de Groot-Teunissen, “Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen: Twee Rotterdamse Slavenhandelaren in de Achttiende Eeuw,” *Rotterdams Jaarboekje* (2005) 171.

⁶ Zo blijkt uit onder andere: J. M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (New York: Cambridge University Press, 1990). Dit is een geschiedenis van de Atlantische slavenhandel vanuit een Nederlands perspectief; P.C. Emmer, *De Nederlandse Slavenhandel, 1500-1850* (Amsterdam: De Arbeiderspers, 2000) idem; Rawley & Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade* belicht in verschillende hoofdstukken de deelname van landen aan de slavenhandel afzonderlijk van elkaar.

⁷ M.R. Doormont & R. Vroom, “‘Little London’: Engelse kooplieden te Rotterdam in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw,” *Rotterdams Jaarboekje* (1985); Hazewinkel, “John Goddard,” 144-145.

koloniale goederen als tabak en suiker.⁸ Ook de bevoorrading van niet-Nederlandse schepen bestemd voor de driehoekshandel gebeurde vaak in Rotterdam. De reden voor het inkopen van de Nederlandse handelswaren was omdat het goedkoper was dan dezelfde waren in Groot-Brittannië, of omdat ze simpelweg niet beschikbaar waren in Groot-Brittannië.⁹ In een aantal gevallen werden er ook goederen bestemd voor de slavenhandel vanuit Rotterdam geleverd naar Isle of Man, in het Nederlands bekend als het eiland Man. Slavenschepen afkomstig uit Liverpool voeren dan langs dit eiland om goederen in te laden om de reis naar West-Afrika voort te zetten. Dit geeft blijk van een complex, internationaal handelsnetwerk binnen Europa dat aan de driehoekshandel voorafging waarin Rotterdam een grotere rol speelde dan allen uit de activiteiten van de lokale slavenhandelaren en investeerders van plantages kan blijken.

Onderzoeksvragen

Om meer te weten te komen over de aard en omvang van het handelsnetwerk in Rotterdam dat betrokken was bij de Engelse slavenhandel heb ik de volgende hoofdvraag geformuleerd: *Waarom was Rotterdam als handelsstad verbonden met de Engelse slavenhandel in de periode 1710-1764?* Het precieze beginjaar van de facilitering van de slavenhandel vanuit Rotterdam is echter niet precies bekend. Het jaar 1710 verwijst naar het decennium van 1710 tot 1720 waarin dit proces waarschijnlijk begonnen is. Rond 1764 werden er veel maatregelen genomen om de smokkelhandel rondom het eiland Man tegen te gaan, wat als gevolg heeft gehad dat weinig schepen uit Rotterdam naar dat eiland voeren.¹⁰ Zelfs na 1764

⁸ W. G. D. Murray, "De Rotterdamsche Toeback-Coopers," *Rotterdamsch Jaarboekje* (1943): 35; H. C. Hazewinkel, "John Goddard, Engels koopman te Rotterdam, 1690-1767," *Rotterdams Jaarboekje 1948* (1948): 143-178.

⁹ Ibid.

¹⁰ Zie hiervoor de correspondentiebriefen uit 1764 met betrekking tot de smokkelhandel op Isle of Man: F. Coakley, *Manx Notebook*, Index to Transcribed Atholl Papers, <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/index.htm> (laatst bezocht 28 mei 2019).

droeg Rotterdam echter in sommige gevallen bij aan de Engelse slavenhandel.¹¹ Een langere periodisering zou echter te veel tijd vergen om binnen de onderzoeksperiode te onderzoeken, dus heb ik me beperkt tot de periode van 1710 tot 1764.

Naast de hoofdvraag komt er een drietal deelvragen aan de orde, te weten: wat was de internationale handelspositie van Rotterdam? Hierbij wordt de aandacht gericht op de economie en geografische ligging van Rotterdam. Deelvraag twee luidt: welke rol speelden Engelse kooplieden in de economie van Rotterdam? Hierbij wordt het belang benadrukt van de vestigingskolonie van Engelse kooplieden die zich sinds de zeventiende eeuw in Rotterdam hebben gevestigd en hun rol bij het in standhouden van connecties tussen Groot-Brittannië en de Maasstad. Ten slotte de vraag: hoe droegen Rotterdamse kooplieden bij aan het verbinden van de Rotterdamse economie met de Engelse slavenhandel? Bij het beantwoorden van deze vraag wordt de connectie gelegd tussen Rotterdam als haven- en handelsstad en de Engelse slavenhandel door telkens de rol van een individu te belichten die bij deze handel betrokken was.

Concepten

Om een beter begrip te krijgen van de aard van dit onderzoek is het van belang om een aantal centrale concepten toe te lichten. Een aantal concepten zal echter niet in hun geheel worden gebruikt, maar fungeren als een afbakening van plaats en handeling. Neem bijvoorbeeld het concept “trans-Atlantische slavenhandel”. Slavenhandel neemt een belangrijke plaats in binnen dit onderzoek, maar hierin wordt niet zozeer ingegaan op slavenhandel zelf, dat wil zeggen, het ruilen van goederen voor tot slaaf gemaakte Afrikanen op een West-Afrikaanse kustplaats, of het verkopen van hen in Amerika. Deze scriptie gaat over de manier waarop

¹¹ In 1790 voer kapitein Hugh Crow met een schip via Rotterdam om het schip in te laden met sterke dranken en “andere goederen” om vervolgens koers te zetten naar de westkust van Afrika. Zie hiervoor: *Memoirs of the late Captain Hugh Crow, of Liverpool*. London, 1830.

slavenhandel werd gefaciliteerd door de betrokkenheid van Rotterdamse kooplieden die deze Guinea goederen leverden aan Engelse slavenhandelaars. De term 'Guinea goederen' zal vaker gebruikt worden om goederen aan te duiden die in de slavenhandel als ruilmiddel werden gebruikt op de West-Afrikaanse kust, vernoemd naar de Kust van Guinea. Het is niet zeker of deze term ook daadwerkelijk in de achttiende eeuw werd gehanteerd, alhoewel er bijvoorbeeld termen als 'Guinea handel' werden gebruikt om de handel op de West-Afrikaanse kust in het algemeen aan te duiden, wat niet alleen betrekking heeft op de slavenhandel, maar ook bijvoorbeeld de retourvaart.¹² Het onderzoeksgebied blijft in principe binnen Europa en worden de handelsactiviteiten in de trans-Atlantische slavenhandel slechts in beperkte mate worden belicht.

Om de geografische afbakening beter uit te kunnen leggen is een nadere toelichting bij het concept "driehoekshandel" aan de orde. Het traditionele beeld bij de (trans-Atlantische) driehoekshandel is dat een slavenschip met goederen uit Europa vertrok naar een Afrikaanse kustplaats om de goederen te ruilen voor tot slaaf gemaakte Afrikanen. Zij werden in het slavenschip vastgezet en vervoerd naar Amerikaanse kolonies om ze daar te verkopen voor geld of koloniale goederen zoals suiker, tabak, cacao of katoen. Voor de productie van deze koloniale goederen werden slaven onder zware omstandigheden aan het werk gezet. Met het geld en/of goederen uit Amerika keerden de Europese slavenhandelaars met hun schip weer terug naar Europa om deze producten vervolgens weer te verkopen. Bij dit traditionele beeld van de driehoekshandel moet echter aangegeven worden dat dit slechts een algemeen beeld is en dat er maar zelden een hele driehoeksreis door één schip werd gevaren. Dit werd vaak

¹² Manx National Heritage Library, The Isle of Man and the Transatlantic Slave Trade, <https://manxnationalheritage.im/wp-content/uploads/2016/11/info-sheet-The-Isle-of-Man-and-the-Transatlantic-Slave-Trade.pdf> (laatst bezocht 22 juni 2019), p. 1, 5.

opgedeeld tussen verschillende schepen die tussen slechts twee continenten voeren.¹³

In mijn onderzoek wordt de nadruk gelegd op goederen die via Rotterdam werden geleverd, vóór de eerste stap van de driehoekshandel. Wat er anders is aan mijn benadering is dat er niet wordt uitgegaan van één land waar de hele onderneming begon, maar dat het een intra-Europese onderneming was, waarbij Rotterdamse kooplieden onderdeel uitmaakten van een uitgebreid internationaal handelsnetwerk, wat het moeilijk maakt om te spreken van de slavenhandel van één land. Rotterdam fungeerde op die manier als doorvoerhaven van goederen uit de hele wereld.

Ten slotte moet er voorbij “winst” worden gekeken. De slavenhandel leverde voor verschillende handelssectoren werkgelegenheid op. Omdat goederen in verschillende delen van de wereld werden geproduceerd is het moeilijk om te spreken van “kosten en winsten” binnen een groot netwerk van leveranciers, waarin de ene firma winst maakt op datgene waar de andere firma verlies maakt. Daarnaast is het onmogelijk te bepalen hoeveel profijt Engelse slavenhandelaren precies kregen bij de activiteiten van Rotterdamse kooplieden. Winstgevendheid van de slavenhandel is dan ook niet een aspect waar dit onderzoek op ingaat, maar wordt er puur gekeken naar hoe Rotterdamse kooplieden de Engelse slavenhandel vergemakkelijkten en hoe de handelsconnecties in elkaar zaten.

Historiografie

Veel van de historiografie in de afgelopen decennia is gebaseerd op het boek *Capitalism and Slavery* van Eric Williams. Hierin werd een connectie gelegd tussen het trans-Atlantische slavensysteem en de opkomst van de Industriële Revolutie. Volgens Williams zou dit handelssysteem enorme winsten hebben opgeleverd die

¹³ J. A. Rawley & S. D. Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade: A History, revised edition* (Lincoln and London: University of Nebraska Press, 2005), 296-297.

de financiering van de Industriële Revolutie in Groot-Brittannië hebben mogelijk gemaakt. Veel historici na hem hebben vrijwel het tegenovergestelde beargumenteerd, namelijk dat de slavenhandel helemaal niet zo veel heeft opgebracht als Williams heeft doen blijken.¹⁴ Hierdoor is er een historiografisch debat ontstaan over het economisch aspect van de slavenhandel, namelijk de winstgevendheid.

Om tot zo accuraat mogelijke berekeningen te komen van de winstgevendheid hebben veel historici zich gericht op de handelscompagnieën die participeerden in de driehoekshandel. Voor de Republiek is de aandacht vooral uitgegaan naar de WIC en de MCC, verreweg de twee grootste compagnieën wat betreft de Nederlandse slavenhandel.¹⁵ In de meeste gevallen wordt over deze handelscompagnieën gesteld dat ze niet zo winstgevend en daarom van beperkt belang waren voor de Republiek.¹⁶ Naast deze grote slavenhandelsfirma's zijn er in het land ook een aantal andere, weliswaar kleinere firma's geweest die betrokken waren bij de slavenhandel, waarvan in Rotterdam de firma's Van

¹⁴ Van Rossum & Fatah-Black, "Wat is winst?", 3-7. Een aantal voorbeelden van auteurs die in de context van de Industriële Revolutie de profijt uit de slavenhandel hebben bekritiseerd: Stanley L. Engerman, "The Slave Trade and the British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis," *Business History Review* XLVI, No. 4 (1972): 430-443; J. A. Rawley & S. D. Behrendt, *The transatlantic slave trade. A history* (London: University of Nebraska Press, 2005) 371-372. Voor een volledig overzicht van de historiografie gebaseerd op *Capitalism and Slavery*, zie: R. A. McDonald, "The Williams Thesis: A Comment on the State of Scholarship," *Caribbean Quarterly* 25, No. 3, Social Change (1979): 63-68.

¹⁵ Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 131-132, 299.

¹⁶ P.C. Emmer, "The Rise and Decline of the Dutch Atlantic, 1600-1800," in: Gert Oostindie & Rebecca V. Roitman (red.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders* (Leiden: Brill, 2013), 352-356. Andere studies waarin het beperkte belang van de trans-Atlantische slavenhandel voor de Republiek is beargumenteerd zijn: P. C. Emmer, *De Nederlandse Slavenhandel*, 168-178; V. Enthoven, "An assessment of Dutch transatlantic commerce, 1585-1817," in: J. M. Postma & V. Enthoven (red.), *Riches from Atlantic commerce. Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817* (Leiden: Brill, 2003), 385-446; H. den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven: Scheepvaart en Handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen: Walburg Pers, 1997), 158-165.

Coopstad en Rochussen en Ferrand Whaley Hudig de voornaamste waren.¹⁷ Dat veel historici hebben gekozen om deze slavenhandel-gerelateerde firma's te bestuderen is begrijpelijk, omdat veel van deze bedrijven bronnen hebben achtergelaten met administratieve en financiële documenten waarmee vrij gemakkelijk een reconstructie kan worden gemaakt van alle handelsactiviteiten binnen het bedrijf en hoe succesvol het was, vaak op basis van de totale winst die uit de onderneming werd behaald.

Toch geven winstberekeningen geen totaalbeeld van de impact op of van het trans-Atlantische slavensysteem. In de recente historiografie zijn er dan ook pogingen gewaagd om een accurater beeld te schetsen van zowel de impact en belang van het trans-Atlantische systeem op de Nederlandse economie als de impact van verschillende actoren bij de instandhouding van de slavenhandel, anders dan de handelscompagnieën zelf. Zo stellen Van Rossum en Fatah-Black bijvoorbeeld dat er sprake was van een "katalysatoreffect", waarbij de economische activiteiten die voortvloeiden uit de slavenhandel een economische impuls gaven aan verschillende handelssectoren.¹⁸ Hiermee wordt het perspectief dus breder gelegd dan slechts "winst". In een andere studie wordt een dergelijk perspectief toegepast op de economie van Walcheren met betrekking tot de MCC en bleek dat de economie op het schiereiland sterk profiteerde van de handelsactiviteiten van deze compagnie. Ongeveer tien procent van de totale inkomsten van inwoners in Middelburg en ongeveer één derde in Vlissingen was afkomstig uit de slavenhandel.¹⁹ Dit laat zien dat de slavenhandel van groot belang was voor de economie van Walcheren.

Een dergelijke studie over de Rotterdamse context is niet verschenen. Wel zijn er verschillende publicaties die de geschiedenis van deze stad in de achttiende

¹⁷ I. de Groot-Teunissen, "Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen: Twee Rotterdamse Slavenhandelaren in de Achttiende Eeuw," *Rotterdams Jaarboekje* (2005) 171-201.

¹⁸ Van Rossum & Fatah-Black, "Wat is winst?", 4-5.

¹⁹ G. de Kok, "Cursed Capital: The Economic Impact of the Transatlantic Slave Trade on Walcheren around 1770," *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 13, no. 3 (2016): 1-27.

eeuw belichten, waaronder de economische ontwikkeling hiervan en de verschillende handelssectoren en het belang van de gunstige ligging van de stad aan de Rijn dat deze verbindt met Duitse staten.²⁰ Daarnaast zijn er ook verschillende publicaties over de Engelse gemeenschap van kooplieden die zich sinds de zeventiende eeuw in Rotterdam heeft gevestigd.²¹ Net als in het geval van studies over de economie van Rotterdam in de achttiende eeuw, wordt er echter weinig gezegd over de bijdrage van Rotterdam aan bijvoorbeeld de Engelse slavenhandel, ondanks het feit dat de Engelse kooplieden een belangrijke rol speelden bij de handelsconnecties tussen Groot-Brittannië en de Maasstad.

Innovatieve aspecten

Met mijn onderzoek probeer ik een bijdrage te leveren aan de historiografie over de economische impact van de slavenhandel, met hoofdzakelijk Rotterdam als geografische afbakening. Omdat het over de facilitering van de Engelse slavenhandel gaat is er uiteraard ook over de grenzen heen gekeken, maar de primaire focus ligt alsnog op Rotterdam. Het onderzoek is dus een transnationale analyse met Rotterdam als uitgangspunt. Deze geografische afbakening is gebaseerd op het innovatieve aspect van het onderzoek: het belichten van de internationale handelsconnecties die de Rotterdamse kooplieden onderhielden met Engelse slavenhandelaren. Veel van deze Rotterdamse kooplieden waren in eerste instantie niet betrokken bij het trans-Atlantische handelssysteem en zijn daarom vaak uit studies weggelaten. Zij maakten echter wel de handelsactiviteiten

²⁰ C. Visser, *Verkeersindustrieën te Rotterdam in de Tweede Helft der Achttiende Eeuw* (Benedictus, 1927); J. de Vries, "Eenvoud in Meervoud: Enige Rotterdamse Aspecten der Propositie van 1751", *Rotterdams Jaarboekje* reeks 7, jaargang 7 (1969): 250-263; A. van der Schoor, *Stad in aanwas: Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle: Uitgeverij Waanders, 1999).

²¹ Voorbeelden van publicaties zijn: Hazewinkel, "John Goddard"; Murray, "Toeback-Coopers"; Een algemener beeld van Engelse kooplieden in Rotterdam is geschetst in: Doormont & R. Vroom, "Little London".

mogelijk, of in ieder geval winstgevender, door hun goederen te verkopen aan kooplieden of firma's die zich met de Atlantische handel bezighielden. Hiermee is onterecht de rol van een belangrijke groep personen onderbelicht gebleven, wat een lacune heeft gecreëerd die ik met dit onderzoek tracht op te vullen. Logischerwijs nodigt deze nieuwe invalshoek ook het gebruik van andere bronnen en methoden uit, wat ik hierna zal toelichten.

Bronnen en methode

Mijn onderzoek is voornamelijk gebaseerd op notariële akten in het Stadsarchief in Rotterdam. Hiervan heb ik er ongeveer driehonderd doorgenomen en geanalyseerd. Deze bronnen bestaan uit handelscontracten tussen kooplieden en verklaringen van personen die in sommige gevallen betrokken zijn geweest bij situaties waarbij het leveren van goederen niet succesvol verliep. Ze hebben voornamelijk betrekking op handelsactiviteiten en zijn daarom bij uitstek een geschikte bron voor een onderzoek dat gericht is op Rotterdamse kooplieden. Bij het gebruik van notariële akten is vooral geprobeerd om meer te weten te komen over kooplieden waarvan bekend is dat ze goederen leverden die veelal voor de slavenhandel gebruikt. Met uitzondering van zogeheten chertepartijen, oftewel bevrachtingscontracten, werden notariële akten slechts opgemaakt naar aanleiding van zaken die niet volgens plan zijn verlopen.²² Bij dit soort gevallen zijn verklaringen in notariële akten opgenomen. Hieruit kunnen in een aantal gevallen interessante details uit de handelszaken van kooplieden gehaald worden. Ook bevrachtingscontracten werden in notariële akten genoteerd, wat de kennis uit deze bronnen niet alleen beperkt tot ongelukken. Het nadeel bij bevrachtingscontracten is echter dat hierin slechts over massagoederen iets werd

²² Hazewinkel, "John Goddard", 143. "Ze [notariële akten] werden alleen maar opgemaakt, wanneer er iets misgelopen was; ging alles naar wens, dan was het niet nodig er een notaris bij te halen."

vermeld. Stukgoederen werden slechts gespecificeerd in de cognossementen, die niet bewaard zijn gebleven.²³

Naast notariële akten is er ook gebruik gemaakt van het WIC-Archief, omdat hierin brieven te vinden zijn uit de kust van Guinea. In een aantal gevallen stonden in deze brieven smokkelschepen vermeld die in Rotterdam zijn uitgereed.

Daarnaast zijn er nog een aantal onlinebronnen gebruikt zoals getranscribeerde brieven afkomstig uit het eiland Man, waar veel smokkelhandel werd gedreven.²⁴

Daarnaast is er gebruikt gemaakt van de Trans-Atlantic Slave Trade Database, een database met gegevens over slavenreizen met informatie over onder andere de namen van schepen, schippers, eigenaars en bestemmingen van slavenschepen.²⁵ In mindere mate is er gebruik gemaakt van hulpmiddelen, zoals een glossarium met achttiende-eeuwse termen en namen van goederen.²⁶

De methode die voor dit onderzoek is toegepast is vrij eenvoudig. Er is in de eerste plaats gebruik gemaakt van de literatuur voor zover het gaat om het verklaren van de factoren die hebben bijgedragen aan de verbondenheid tussen Rotterdam en Engeland, wat de logische stap naar de rol van Rotterdam bij de facilitering van de Engelse slavenhandel mogelijk maakt. Dit heeft betrekking op de eerste en tweede deelvraag. Voor de derde deelvraag is voornamelijk primaire bronnenonderzoek gedaan. Met behulp van de notariële akten is geprobeerd om zoveel mogelijk materiaal te verzamelen over de handelsactiviteiten van Rotterdamse kooplieden waarvan bekend is dat ze connecties hadden met

²³ Ibid.

²⁴ Manx National Heritage Library, The Isle of Man and the Transatlantic Slave Trade, <https://manxnationalheritage.im/wp-content/uploads/2016/11/info-sheet-The-Isle-of-Man-and-the-Transatlantic-Slave-Trade.pdf> (laatst bezocht 22 juni 2019); F. Coakley, Manx Notebook, Atholl Papers, <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/index.htm> (laatst bezocht 22 juni 2019).

²⁵ Trans-Atlantic Slave Trade Database, <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (laatst bezocht 22 juni 2019).

²⁶ VOC-Glossarium. Verklaring van termen, verzameld uit de Rijks Geschiedkundige Publicatiën, die betrekking hebben op de Verenigde Oost-Indische Compagnie, <http://resources.huygens.knaw.nl/vocglossarium/zoekvoc> (laatst bezocht op 22 juni 2019).

Engelse slavenhandelaren. Slechts in een klein aantal gevallen is het gelukt om notariële akten te vinden waarin Engelse slavenhandelaren expliciet staan vermeld. Voor de tweede helft van de achttiende eeuw was het bijvoorbeeld ook plausibel om alle notariële akten te doorzoeken waarin het eiland Man of Douglas als geografische locatie werd genoemd, omdat Rotterdamse kooplieden toen veelal via dit eiland Guinea goederen leverden aan slavenhandelaren. In deze scriptie dient de term puur als verzamelterm voor dit soort goederen, zoals textielwaren, ijzer-, brons- en koperwaren, kaurischelpen, wapens, kralen, spiegels en sterke drank, zoals brandewijn. Met de informatie uit de notariële akten is gepoogd om tot een beschrijving te komen van de rol die ieder individu of firma heeft gespeeld in de facilitering van de Engelse slavenhandel en om meer te achterhalen over de werking hiervan. Ook is geprobeerd meer namen te achterhalen van kooplieden die mogelijk Guinea goederen aan slavenhandelaren leverden door achtergrondinformatie op te zoeken van kooplieden die vaak in dezelfde context worden genoemd als leveranciers van Guinea goederen of die direct handeldreven met Engelse slavenhandelaren.

Vanwege de aard van de notariële akten en de incidentele observaties die hieruit volgden is echter een groot deel gebaseerd op speculatie. Om dit tegen te gaan is er gebruik gemaakt van een aantal van de eerdergenoemde databases en hulpmiddelen, zoals de Trans-Atlantic Slave Trade Database. Hierin staan bijvoorbeeld Engelse slavenschepen die ook in notariële akten staan vermeld en kan er een volledig beeld worden geschetst van de activiteiten op een slavenschip dat bijvoorbeeld langs Rotterdam voer. Gedigitaliseerde bronnen uit Engelse archieven hebben geholpen om de handelsconnecties ook wat meer vanuit het perspectief van Engelse kooplieden te belichten. Ook de literatuur heeft bijgedragen aan het verbinden van de gefragmenteerde informatie die uit de notariële bronnen afkomstig zijn met de bredere context. Uiteraard is het belangrijkste aspect van dit onderzoek dat primaire bronnen aanvullende informatie verschaffen aan wat er in de literatuur bekend is. Om dit te doen is er

gekozen voor een indeling in twee periodes: de eerste en tweede helft van de achttiende eeuw, waarbij steeds een aantal personen of firma's zijn beschreven om tot een beantwoording te komen tot de vraag hoe zij de connecties met Engelse slavenhandelaren in stand hielden.

I. Rotterdam als handels- en havenstad

De factoren die hebben geleid tot de rol van Rotterdam als facilitator van de Engelse slavenhandel in de achttiende eeuw zijn in de eerste plaats te vinden in de economische factoren en de geografische ligging van de stad. De belangrijkste ontwikkelingen bij deze aspecten zijn terug te traceren tot de zestiende en zeventiende eeuw. Zonder de verschillende factoren die de Maasstad tot bloei hebben gebracht en de intra-Europese handelsconnecties tot stand hebben gebracht zou het vrijwel onmogelijk geweest zijn dat de Maasstad haar rol met betrekking tot de Engelse slavenhandel had kunnen vervullen. Daarom is dit hoofdstuk toegewijd aan deze factoren.

De opkomst van Rotterdam als handels- en havenstad moet worden gezien in de context van de bloeiperiode van Hollandse handelssteden sinds de val van Antwerpen, wat tot die periode de belangrijkste positie innam als stapelmarkt. Toen deze stad in 1584-1585 werd belegerd door de Spanjaarden en de Schelde werd afgesloten verloor de stad namelijk haar handelspositie en kon zich niet meer herstellen. Bovendien vluchtten veel kooplieden van Antwerpen naar het noorden, wat onder andere heeft bijgedragen aan de opbloeiende handel in de Hollandse steden.²⁷ Van deze steden werd Amsterdam de grootste en meest invloedrijk. Rotterdam bleef ondanks haar bloeiende economie altijd overschaduwd worden door haar Hollandse rivaal. De twee steden begonnen zich echter steeds meer op hun eigen manier te ontwikkelen, waarbij Amsterdam van een marktplaats in de zeventiende eeuw steeds meer een overschottenmarkt werd, oftewel een stapelmarkt. Hier kwamen de meeste goederen uit Amerikaanse kolonies rechtstreeks op de markt. Daarnaast was er in Amsterdam een wisselbank, en genoot de stad naast de grote kapitaalrijkdom die hier aanwezig was ook van het Amsterdamse geld dat door de aanwezigheid van de wisselbank zeer gewild was en de handelspositie van de stad verbeterde. Een laatste factor ter verklaring van

²⁷ Visser, *Verkeersindustrieën*, 6-8.

de sterke positie van Amsterdam was de Rijnhandel. Dit bood de stad een relatief goedkope transportgelegenheid voor de handel met de vele steden die aan de Rijn lagen tot ver in het Duitse achterland. Hierdoor kon de stad fungeren als import- en exporthaven voor deze steden.²⁸

Met dit laatste behaalde Rotterdam echter een veel groter voordeel dan Amsterdam, ten eerste omdat de Maasstad direct verbonden was met de Rijn. Vanwege de kleinere omvang van de totale handel van de stad had de Rijnhandel echter ook een groter aandeel van het geheel en was het voor deze stad van groter belang dan voor Amsterdam.²⁹ Dit bood de stad een grotere afzetmarkt voor de export van goederen die zowel in de stad zelf werden geproduceerd als goederen die uit andere landen waren geïmporteerd. In die zin was Rotterdam net als Amsterdam een doorvoerhaven.

Een doorvoerhaven moet in dit geval niet slechts gezien worden als een plaats waarlangs goederen slechts aan voorbijgaan, maar de goederen die langs Rotterdam kwamen werden vaak ook weer bewerkt. Vanwege haar ligging was de Maasstad vooral gericht op Engeland, Frankrijk en (het huidige) Duitsland, in tegenstelling tot de Oostzeehandel, wat meer een specialiteit was van Amsterdam. Als doorvoerhaven was de export vanuit Rotterdam vooral gericht op de Rijnsteden en kwam er relatief weinig de stad binnen via deze connectie. Uit Engeland (hierbij voornamelijk Londen) werden vooral goederen als ruwe tabak, lood en steenkool geïmporteerd. De ladingen met goederen bestemd voor Engeland bestonden veelal uit geraffineerde suiker en zeep. De voornaamste handelsgoederen uit Frankrijk waren suiker, zout en wijn, wat in de meeste gevallen afkomstig was uit steden als Rouen, Bordeaux en Nantes. Vanwege de ligging is het dan ook niet verrassend dat deze goederen via Rotterdam weer voor een deel terechtkwamen in Duitse steden, waarvan Frankfurt, Keulen en Mainz als voorbeelden dienen.³⁰

²⁸ Visser, *Verkeersindustrieën*, 12-14.

²⁹ Ibid, 25.

³⁰ Visser, *Verkeersindustrieën*, 23-25.

Hoewel er vanuit de Maasstad veel handel werd gedreven tussen deze landen moet echter wel opgemerkt worden dat ook Amsterdam een belangrijke rol behield bij deze internationale handel. Vooral voor koloniale goederen en geraffineerd suiker bleef Amsterdam tevens een belangrijker importeur dan Rotterdam. Met de import van tabak en overige goederen uit Frankrijk en Engeland en de wederuitvoer van deze producten was echter iets waar Rotterdam zich groot in wist te maken vergeleken met haar Noord-Hollandse concurrent.

Het feit dat Rotterdam een van de belangrijkste handelssteden was blijkt ook uit de cijfers met betrekking tot het scheepvaartverkeer. Het aantal schepen dat jaarlijks de stad in- en uitvoer was 240 in het begin van de achttiende eeuw en groeide tot zo'n 321 schepen in het derde kwart van de achttiende eeuw. Aan het einde van de eeuw daalde het aantal echter flink vanwege de Vierde Engelse Oorlog en de opkomst van de Bataafse Republiek, wat het land in essentie een vazalstaat maakte van Frankrijk.³¹

Binnen de Republiek was Rotterdam tevens een belangrijke marktstad doordat het grote delen van Holland, Zeeland, Brabant en Gelderland met elkaar verbond. Steden in deze delen van het land waren net als de Duitse steden afhankelijk van de voordelige ligging van Rotterdam in de buurt van de zee voor de invoer van buitenlandse producten, waaronder koloniale goederen.³² Andersom kwamen uit deze gebieden vooral agrarische producten, welke deels weer over zee werden geëxporteerd.³³ Voorbeelden van goederen zijn vis, kaas, boter, meekrap, maar ook kleden. Een deel van de export was weer afkomstig uit Amsterdam, maar vanwege de zuidelijkere ligging was, zoals is aangegeven,

³¹ Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 319-320.

³² Visser, 22.

³³ J. Louwman, "De handel in meekrap te Rotterdam in de achttiende eeuw", *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 5, jaargang 1 (1943), 171.

Rotterdam bij uitstek de haven voor uitvoer van goederen bestemd naar bijvoorbeeld Frankrijk en Engeland.³⁴

Naast de geografische voordelen die hebben bijgedragen aan de welvaart van de stad waren belangrijke factoren ook de verschillende handelssectoren en de industrie. Een van de voornaamste hiervan waren de suikerraffinaderijen die in de zeventiende eeuw opkwamen. Deze nijverheid was sterk afhankelijk van de invoer van suiker uit andere landen, wat met name uit Frankrijk werd geïmporteerd, of direct uit Franse West-Indische koloniën op Nederlandse schepen direct naar Rotterdam werd gebracht. De suiker die via de VOC en de WIC naar de Republiek ging werd vooral naar Amsterdam gebracht, waar zich tevens een grotere suikernijverheid bevond dan in Rotterdam. In 1751 waren er in de Republiek van de 145 suikerraffinaderijen negentig gevestigd in Amsterdam en dertig in Rotterdam.³⁵ Voor de suikerimport was Rotterdam vooral aangewezen op de Franse havens, van waar suiker uit Franse kolonies werd geëxporteerd. Deze suikerhandel heeft voor een belangrijk deel de Frans-Rotterdamse handelsconnecties heeft bepaald. Ondanks de kleinere Rotterdamse suikernijverheid bleef deze in bloei tot ongeveer 1748, maar dankzij protectionistische maatregelen gingen de suikerraffinaderijen niet failliet en bleef deze nijverheid in de tweede helft van de achttiende eeuw bestaan.³⁶

Naast de suikerraffinage namen ook het brandewijnbrandersbedrijf een belangrijke plaats in de Rotterdamse economie. Alhoewel het in principe gaat over Rotterdam speelden ook de naburige steden Delfshaven en vooral Schiedam een belangrijke rol in de productie van sterke dranken. De branderijen in deze steden kwamen vanaf de vroege zeventiende eeuw al op, maar deze industrie kwam

³⁴ P. W. Klein, "‘Little London’: British merchants in Rotterdam during the seventeenth and eighteenth centuries", in: D. C. Coleman & P. Mathias (red.), *Enterprise and History: Essays in Honour of Charles Wilson* (Cambridge University Press, 2006), 118.

³⁵ Visser, *Verkeersindustrieën*, 30.

³⁶ Ibid, 28-31; H. van Oordt van Lauwenrecht, "De Suikerraffinage te Rotterdam", *Rotterdams Jaarboekje* reeks 2, jaargang 6 (1918), 49-51.

vooral tot haar bloei in de achttiende eeuw. In veel gevallen kochten Rotterdamse wijnhandelaars die verantwoordelijk waren voor de afzet van sterke dranken moutwijn op de Schiedamse beurs. Dit verstookten zij tot bijvoorbeeld jenever of likeur en vervolgens exporteerden zij deze goederen naar andere landen. In de achttiende eeuw steeg de productie van de branderijen enorm en was naar schatting zo'n 85% van de totale productie bestemd voor de export. Deze export was bestemd voor Europese landen als Frankrijk, Engeland en Spanje. Een deel van de export was bestemd voor Europese kolonies in Amerika, wat deels via andere Europese landen daar terecht kwam en deels via bijvoorbeeld de West-Indische Compagnie.³⁷ Van de export naar Engeland werd een groot deel gesmokkeld via Vlissingen, wat ervoor zorgde dat brandewijn tijdens oorlogen kon worden verhandeld. Om de eigen industrie te beschermen werden er hoge tarieven geheven op de import van buitenlandse brandewijn en was de invoer van dit product dus erg klein. Opvallend genoeg was de export van brandewijn naar het achterland ook gering, omdat in steden als Keulen dezelfde industrie zelfvoorzienend was en er dus geen behoefte voor was.³⁸

Wellicht nog veel belangrijker dan alle andere handelssectoren tezamen was de tabakshandel. Deze kwam in de zeventiende eeuw op. De tabak werd toen voornamelijk uit Brazilië en Virginia geïmporteerd naar verschillende Nederlandse steden, waaronder Rotterdam. Dat begon al in de eerste helft van de zeventiende eeuw. De tabaksnijverheid van deze stad heeft, volgens sommige historici, ondanks de grote import van onbewerkte tabaksbladeren nooit echt heel groot kunnen worden in tegenstelling tot die van bijvoorbeeld Amsterdam, het centrum van de tabaksnijverheid in de Republiek. Desondanks heeft zich in de achttiende eeuw in Rotterdam een tabaksnijverheid kunnen ontwikkelen.³⁹ Over de omvang hiervan zijn de historici echter verdeeld. Volgens sommigen was de

³⁷ Visser, *Verkeersindustrieën*, 92-93.

³⁸ Ibid.

³⁹ H. K. Roessingh, *Inlandse tabak: expansie en contractie van een handelsgewas in de 17^e en 18^e eeuw in Nederland* (Zutphen: Walburg Pers, 1976), 391-392, 395-396.

tabaksnijverheid prominent en zouden hierin minstens 3500 personen werkzaam zijn geweest in meer dan vijftig fabrieken.⁴⁰ Hierbij moet echter wel opgemerkt worden dat de tabaksnijverheid in feite uit verschillende onderdelen bestond, zoals de karottenmakerij, tabakskerverij en de snuiffabricage. Wat betreft de tabakshandel leggen de meeste historici vooral de nadruk op de rol van Rotterdam als doorvoerhaven van Virginische tabak dat via steden in Groot-Brittannië naar Rotterdam werd geëxporteerd.⁴¹ Het vervoer geschiedde deels op Nederlandse schepen en deels op Engelse schepen. De invoerhaven voor dit product was Delfshaven.⁴² Afhankelijk van de kooplieden of firma's die de tabak importeerden ging het product vervolgens naar andere delen van het land, zoals Amsterdam, om daar verwerkt te worden, of naar Duitse steden als Keulen en Frankfurt.⁴³

Het feit dat Rotterdam een belangrijke positie innam voor de import van tabak betekent echter niet dat alle tabak bestemd voor de Republiek en het achterland via Rotterdam binnenkwam. De grondstoffen voor de tabaksindustrie kwamen voor in niet alleen Amerika, maar ook in de Republiek zelf, België en het Rijngebied.⁴⁴ Vanuit Gelderland en Utrecht werden eveneens grote hoeveelheden tabaksbladeren uitgevoerd, in de meeste gevallen naar Amsterdam, waar ze werden verwerkt. Deze tabaksbladeren waren goedkoper dan de hoogwaardige Virginische tabak die Rotterdam binnenkwam. Omdat er in Oostzeelanden een grote markt was voor goedkope tabak kon Amsterdam dan ook goed gebruik maken van de goedkopere inlandse variant en haar connectie met dit gebied. Wat echter interessant is, is dat in Amsterdam de goedkopere inlandse tabak werd gemengd met de Virginische tabak die via Rotterdam binnenkwam, om op die manier te concurreren met het product uit de Engelse koloniën.⁴⁵ Op die manier

⁴⁰ Visser, *Verkeersindustrieën*, 155.

⁴¹ Roessingh, *Inlandse Tabak*, 396.

⁴² Murray, Toeback-Coopers, 32.

⁴³ *Ibid*, 61.

⁴⁴ Visser, *Verkeersindustrieën*, 155.

⁴⁵ Roessingh, *Inlandse Tabak*, 404-405.

was de Republiek in de achttiende eeuw dus niet geheel afhankelijk van Rotterdam voor de invoer van tabak, maar het geeft aan dat de Virginische tabak vooral een luxeproduct was waartegen sterk werd geconcentreerd.

Naast de tabakshandel- en industrie waren er in Rotterdam ook een aantal andere sectoren, zoals de brouwerij, mouterij, loodwitmakerij en de zoutziederij.⁴⁶ Deze handelssectoren waren in de achttiende eeuw echter weinig succesvol. In deze periode raakten de bierbrouwerijen in verval en verdween deze handelssectoren bijna in haar geheel. Het lukte de mouterijen wel om overeind te blijven. Deze bedrijven waren een belangrijke leverancier voor grondstoffen voor de branderijen en brouwerijen van Rotterdam.⁴⁷ De loodwitmakerijen laten een duidelijke handelsconnectie zien, waarbij de grondstof (lood) uit Engeland werd geïmporteerd en het eindproduct dat in de Maasstad werd vervaardigd (loodwit) in de richting van het Rijngebied en Frankrijk gingen. Loodwit werd gebruikt als witte pigment voor olieverf.⁴⁸ De import van producten als wijn, suiker en zout uit Frankrijk ging vaak gepaard met de loodwitexport uit Rotterdam.⁴⁹ De zoutziederijen hielden zich bezig met het raffineren van ruwe zout, wat werd gekristalliseerd tot fijn kristalzout. Deze nijverheid was grotendeels afhankelijk van de import van zout uit landen als Portugal, waarvan het zout in Rotterdam werd geraffineerd en door vervoerd werd over de Rijn naar Duitse en Zuid-Nederlandse steden.⁵⁰ Tenslotte was de scheepsbouw van Rotterdam een significante sector, die, vergeleken met andere delen van de Republiek, vrijwel constant bleef gedurende de achttiende eeuw waarin de economie van het land relatief achteruitging.⁵¹

⁴⁶ Zie hiervoor: Visser, *Verkeersindustrieën*, hoofdstuk III, IV, VI, VII.

⁴⁷ Ibid, 81-85.

⁴⁸ H. W. Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel IV* (Walburg Pers, 1993), 205.

⁴⁹ Ibid, 124-125.

⁵⁰ Ibid, 137-139.

⁵¹ Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 319-320.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat Rotterdam economisch verbonden was met verschillende Europese landen waarvan het afhankelijk was voor de invoer van grondstoffen voor haar eigen industrie en nijverheid, maar ook voor de afzet van producten grotendeels op het buitenland was aangewezen. In beide gevallen diende Rotterdam als doorvoerhaven om het continentale achterland te verbinden met de overzeese landen. Hierdoor zijn vooral Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland en de zuidelijke Nederlanden belangrijke import- en exportgebieden geworden, maar werd er uit Groot-Brittannië vooral geïmporteerd. Ook de handel in koloniale goederen, met name tabak, geschiedde voor een belangrijk deel via Rotterdam. Dit werd vanuit Amerika, via Groot-Brittannië naar Rotterdam geëxporteerd. Op die manier was de Rotterdamse economie dus afhankelijk van de Britse export, wat de connectie tussen de twee gebieden dus ook verklaart. De geografische ligging en de economie van Rotterdam hebben een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van deze internationale handelsconnecties, maar wat naast deze *factoren* minstens zo belangrijk is, is de rol van kooplieden die deze connecties mogelijk maakten, oftewel de *actoren*. Deze Rotterdams-Britse handelsconnecties waren namelijk in veel gevallen in handen van Britse kooplieden zelf, zoals in het volgende hoofdstuk duidelijk zal worden uitgelegd.

II. Little London

Aansluitend op het vorige hoofdstuk wordt hier het belang van de Engelse gemeenschap belicht. Deze was voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de connectie tussen Rotterdam en de Engelse slavenhandel. Hierbij wordt er gekeken naar de internationale betrekkingen tussen de Republiek en Groot-Brittannië, de migratie van Engelsen naar Rotterdam en een aantal voorbeelden van Britse kooplieden die zich in Rotterdam hebben gevestigd en hun handelsactiviteiten.

De betrekkingen tussen Nederland en Groot-Brittannië in de Vroegmoderne Tijd kunnen over het algemeen gezien worden als een van continue rivaliteit en conflict. Dit is mede te danken aan de vier Engelse Oorlogen en de mercantilistische politiek in het algemeen die het handelsbeleid van de meeste Europese landen bepaalde. Toch vond er veel handel tussen deze landen plaats, zoals in het vorige hoofdstuk naar voren is gekomen, maar de economische relaties tussen Rotterdam en Groot-Brittannië hebben weinig invloed gehad op de diplomatieke relaties tussen de Republiek als geheel en Groot-Brittannië.⁵² Amsterdam was zowel het financiële als het politieke centrum van de Republiek en de handel en financiën in deze stad bleven gedomineerd worden door Nederlandse kooplieden en kapitaalbezitters. Buitenlandse handelsinteresses werden hier bijna geheel uitgesloten.⁵³ Dit vormt een tegenstelling ten opzichte van de Rotterdamse situatie. De Maasstad werd op economisch gebied juist sterk beïnvloed door buitenlandse handelsbelangen.⁵⁴ Hier speelden, naast de “Nederlandse” Rotterdammers ook Britse immigranten een belangrijke rol in de dagelijkse handelsactiviteiten en zelfs in het stadsbestuur.⁵⁵

De komst van een grote hoeveelheid Britse migranten naar Rotterdam is grotendeels te danken aan de vestiging van de “Fellowship of Merchant

⁵² Klein, “Little London”, 116-117.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid.

Adventurers” in Rotterdam in 1635. Dit was een handelscompagnie van Engelse kooplieden die zich vanaf de vijftiende eeuw op verschillende plaatsen op het continent gingen vestigen om effectief Engelse wol te kunnen verkopen, die voor de lakenhandel in verschillende landen op het continent gewild was.⁵⁶ Aanvankelijk vestigden de Merchant Adventurers zich in Brugge, in een zogeheten “Court”, een algemene stapelplaats voor hun goederen. Door oorlogen en afnemende welvaart verhuisde de Engelse handelscompagnie steeds naar andere steden, zoals Antwerpen, Middelburg en Delft. Toen de Court zich eindelijk had gevestigd in Rotterdam leverde dit veel winst op voor de stad, maar ontstonden er ook veel geschillen met de Vroedschap over accijnzen, rechtspraak en wisselgaranties.⁵⁷ Naast de Merchant Adventurers kwamen er ook veel “entrelopers” zich in de stad vestigen. Dit waren Engelse kooplieden die los van de door de Engelse kroon geprivilegieerde handelscompagnieën hun zaken regelden.⁵⁸

Het is ongetwijfeld dankzij deze Britse immigranten dat de handel tussen de Republiek en Groot-Brittannië ondanks alle politieke en economische conflicten kon voortbestaan. De Rotterdamse handel was voor een belangrijk deel afhankelijk van de handel op de Britse eilanden en fungeerde als een doorvoerhaven van Engelse (koloniale) producten. Dankzij de navigatieakten die vanaf 1651 door het Engelse parlement werden ingevoerd werd de handel tussen de twee landen over het algemeen ingeperkt en heeft geleid tot de Eerste Engelse Oorlog. Deze wetgeving verbood namelijk het vervoer van niet-Europese goederen naar Engeland op niet-Engelse schepen. In zekere zin versterkte deze wetgeving de positie van Rotterdam binnen de Republiek, aangezien deze stad hiervoor grotendeels immuun was dankzij de grote groep Engelse kooplieden die in staat was om het goederenvervoer tussen Rotterdam en Engeland op Engelse schepen te laten verlopen. De handel met de verschillende steden in Engeland, Schotland

⁵⁶ C. te Lintum, *De Merchant Adventurers in de Nederlanden: een bijdrage tot de geschiedenis van den Engelschen handel met Nederland* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1905), 3-4.

⁵⁷ Doormont & Vroom, “Little London”, 198-199.

⁵⁸ Ibid, 198.

en Ierland werd simpelweg overgelaten aan de kooplieden die met deze gebieden connecties hadden en bovendien meer kennis beschikten over de markt, wat heeft bijgedragen aan het beperken van risico's en transactiekosten.⁵⁹ De Eerste Engelse Oorlog leidde echter tot een handelsstilstand. In 1656 ging de Court zich vestigen in Dordrecht, maar verrassend genoeg bleven veel Engelse kooplieden in Rotterdam. Dit waren voornamelijk de entrelopers, maar mogelijk zette een deel van de Merchant Adventurers hun handelszaken voort als onafhankelijke kooplieden, los van de Court.⁶⁰ Op die manier werd Rotterdam de stad der entrelopers.⁶¹ Vanwege de aanwezigheid van de Britse kooplieden werd de stad zowel een belangrijke doorvoerhaven voor Engelse producten naar het achterland, als ook een uitvoerhaven voor producten uit dat gebied naar de Britse eilanden. De handel met het Duitse achterland en andere Nederlandse steden, in tegenstelling tot de zeehandel, bleek echter grotendeels in handen te zijn van de "Nederlands-Rotterdamse" kooplieden.⁶² In die zin was er dus een taakverdeling te zien tussen Rotterdamse kooplieden, op basis van het gebied waarmee gehandeld werd.⁶³

De import van Engelse steenkolen was bijvoorbeeld geheel in handen van een Engelse firma die een monopolie in deze handel bezat. Het hoofdkantoor van deze Engelse exportorganisatie bevond zich in het bedrijf van Couwenhoven. Deze Engelse connectie zorgde ervoor dat steenkolen via Engelse schepen de Rotterdamse markt binnenkwamen. De stad was hiervoor dus geheel afhankelijk van de Engelse connecties die deze Engelse kooplieden met zich meebrachten.⁶⁴ De specialisatie van de goederenimport uit de Britse eilanden is ook te zien in de rol van andere kooplieden. Henry Wilkinson was bijvoorbeeld een koopman die zich exclusief bezighield met bevrachtingscontracten tussen Rotterdam en

⁵⁹ Klein, "Little London", 121-122.

⁶⁰ D. Ormrod, *The Rise of Commercial Empires: England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770* (Cambridge University Press, 2003), 37-38.

⁶¹ Te Lintum, *Merchant Adventurers*, 205.

⁶² Ormrod, *Commercial Empires*, 38.

⁶³ Klein, "Little London", 122.

⁶⁴ Visser, *Verkeersindustrieën*, 23.

Engeland.⁶⁵ Er zijn echter, zoals vaak het geval is, uitzonderingen te noemen. Zo hielden ook een aantal Nederlandse kooplieden in Rotterdam zich vooral bezig met de Engels-Nederlandse handel, zoals Willem Konink, waarvan minstens honderd bevrachtingscontracten overgebleven zijn van (vooral Britse) schepen die bestemd waren naar Britse havensteden.⁶⁶

Naast de komst van de Merchant Adventurers is er een andere belangrijke ontwikkeling die heeft geleid tot een grote golf Engelse migranten: de oprichting van de Quakers. Deze van oorsprong Engelse religieuze groep bestond uit christenen die kritiek hadden op de manier waarop “gevestigde” christenen hun geloof beleden en de manier waarop de leer van Christus werd toegepast. Volgens de Quakers moest het geloof beleden worden zonder de begeleiding van kerken of geestelijkheid. Ze keerden zich tegen het Engelse puritanisme. Mede door het aanstootgevend optreden van de Quakers kregen ze in hun land een slechte reputatie, wat als gevolg heeft gehad dat velen van hen emigreerden naar het buitenland.⁶⁷ Het overgrote deel migreerde naar de Noord-Amerikaanse kolonies van Engeland, maar een deel van hen kwam terecht in de Republiek. Een voorbeeld van een zeventiende eeuw migrant met deze achtergrond is Benjamin Furly, oorspronkelijk een linnenkoopman, geboren in Colchester-Essex in 1636.⁶⁸ Op 23-jarige leeftijd vestigde hij zich in Rotterdam als leider van de Quakers in de Republiek. Naast zijn positie als religieuze leider was hij ook een voorname koopman en wist veel connecties op te bouwen in de Maasstad. Dit heeft op zijn beurt weer bijgedragen aan zijn positie als leider van de Quakers.⁶⁹ In Rotterdam was Furly actief als koopman, bankier en bevrachter van schepen. Als linnenkoopman hield hij zich noodzakelijk bezig met het inkopen van grondstoffen

⁶⁵ Klein, 125-126.

⁶⁶ Klein, “Little London”, 128.

⁶⁷ J. A. van Reijn “Benjamin Furly: Engels koopman (en meer!) te Rotterdam, 1636-1714”, *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 9, jaargang 3 (1985): 223-224.

⁶⁸ Van Reijn “Benjamin Furly”, 219.

⁶⁹ Ibid, 223-224.

en het verkopen van linnenproducten, maar hield zich ook bezig met de tabakshandel. In de achttiende eeuw breidde hij zijn handelsactiviteiten uit tot internationale bankzaken en de verkoop van producten als suiker, tin, laken, leer en ijzerwaren.⁷⁰

In de tijd dat hij in Rotterdam woonde trouwde Furly met Dorothy Grainge. Zij kwam uit een Quakersfamilie die vanwege geloofsovertuigingen was gevlucht.⁷¹ Hier kreeg Furly in totaal vijf kinderen, waaronder Benjohan Furly. Benjohan werd in Londen door de koopman Joseph Wright onderwezen en trouwde daar met diens dochter, Martha Wright. Zijn broer, John Furly, trouwde eveneens met een dochter van Joseph Wright. Dit laat zien hoe Engelsen hun familierelaties grotendeels binnen Engelse kringen hielden, ondanks het feit dat ze in Rotterdam woonden. Nadat Benjohan Furly was getrouwd in Londen keerde hij terug naar Rotterdam om de zaken van zijn vader over te nemen. Een interessant gegeven is dat hij een goede vriend werd van John Goddard, een andere Engelsman die zich in Rotterdam had gevestigd als een zeer succesvolle koopman.⁷²

John Goddard was in 1690 geboren in Bristol en had enige tijd in Cork in Ierland gewoond voordat hij zich in 1715 ging vestigen in Rotterdam. Toen hij de burgerreed aflegde verloor hij zijn nationaliteit niet en bleef hij gewoon Engelsman, net als de vele anderen Engelsen die zich in "Little London" hadden gevestigd. Tussen de Engelsen bestond een sterk saamhorigheidsbesef en er waren er maar weinigen die zich werkelijk integreerden in de Hollandse gemeenschap. Hierop vormde John Goddard geen uitzondering. Net als in het voorbeeld van Furly en zijn kinderen bleven ook de kinderen van John Goddard binnen Engelse kringen doordat ook zij alleen met Engelse vrouwen trouwden.⁷³ Vanaf 1719 sloot Goddard een hele reeks bevrachtingscontracten voor het vervoer van goederen. In de eerste jaren ging het vooral over goederenvervoer tussen met name Rotterdam en

⁷⁰ Ibid, 227-228.

⁷¹ Ibid, 221.

⁷² Ibid, 222.

⁷³ Hazewinkel, "John Goddard", 144-145.

verschillende Engelse steden en Cork in Ierland. Voornamelijk met deze laatstgenoemde plaats hield hij de handel in stand. De ladingen van goederen bestonden uit een verscheidenheid aan goederen, waaronder boter, talk en huiden.⁷⁴ Andere voorbeelden laten echter een minder typisch Rotterdamse handelsconnectie zien. Vanaf 1720 importeerde Goddard ook goederen uit Sint-Petersburg, Portugal en Spanje alhoewel niet precies bekend is welke goederen dit waren.⁷⁵ Hij blijkt een belangrijke rol te hebben gespeeld als reder in Rotterdam, omdat hij veel aandelen had in zowel Rotterdamse als Engelse schepen.⁷⁶ Verder participeerde Goddard in de windhandel. Zo bezat hij aandelen in onder andere de compagnie van Assurantie en Navigatie in Hoorn en de compagnie van Assurantie, Discontes en Belening van Delft.⁷⁷

Als laatste voorbeeld dient de Britse koopman Jasper Atkinson, die vooral in de tweede helft van de achttiende eeuw in Rotterdam actief was als koopman. In 1748 werkte hij als boekhouder onder de Ierse koopman Theobald Dillon die zich in 1742 in deze stad gevestigd had. Hier ontwikkelde Atkinson zich tot een bekwame koopman die tot 1795 met wisselend succes actief zou zijn.⁷⁸ In de periode van 1755 tot 1767 reedde hij een groot aantal schepen uit, waarvan een groot deel bestond uit door Engelsen of Fransen gekaapte schepen die in zijn bezit waren. Dit is geen toeval gezien het feit dat de Zevenjarige Oorlog in de periode 1756-1763 tussen de Engelsen en Fransen werd uitgevochten. Atkinson maakte hier gebruik van om aan relatief goedkope schepen te komen. In de periode waarin Atkinson veel schepen uitreedde blijkt er echter geen bijzondere specialisatie te zijn wat betreft het soort goederen of de bestemming waar de schepen naartoe voeren. In sommige gevallen liet hij een lading tarwe vervoeren naar Spanje en

⁷⁴ Ibid, 146-148, 153.

⁷⁵ Ibid, 151-152.

⁷⁶ Ibid, 154-155.

⁷⁷ Ibid, 147-148,

⁷⁸ Th. J. Poelsma, "Jasper Atkinson, Koopman en Reder te Rotterdam, ca. 1745-1795", *Rotterdams Jaarboekje* reeks 7, jaargang 6 (1968), 124-125.

importeerde hij van daar een lading fruit. In andere gevallen importeerde hij zout uit Frankrijk.⁷⁹ Daarnaast handelde hij ook in ijzer, paarden, en in 1779 handelde hij zelfs in tot slaaf gemaakte mensen, zo blijkt uit verschillende bevrachtingscontracten. Helaas is er over dit laatste gegeven weinig bekend.⁸⁰ Verder verhandelde hij niet alleen goederen van en naar Spanje en Frankrijk, maar had hij ook connecties met kooplieden in Engeland, Ierland en Italië. Veelal kocht hij producten in om ze vanuit zijn pakhuis in Rotterdam door te verkopen, volgens het principe van de stapelhandel.⁸¹ Dit voorbeeld laat zien dat Jasper Atkinson als Engelse koopman zich vooral opstelde als Rotterdamse koopman en geen afzonderlijke rol innam als Engelsman.

Wat betreft de handel tussen Rotterdam en Frankrijk was er een omgekeerd patroon te zien wat een contrast vormt met de hiervoor genoemde voorbeelden van Little London. Waar de import van Engelse (koloniale) goederen geschiedde voor rekening van in Rotterdam gevestigde Engelse kooplieden, werd de export uit Frankrijk vaak georganiseerd door Hollandse firma's die zich in Frankrijk hadden gevestigd en voornamelijk suiker, zout en wijn naar Rotterdam lieten vervoeren. In steden als Rouen, Bordeaux en Nantes vormden zich dan ook Nederlandse "kolonies" van kooplieden.⁸² Wellicht zou er dus gesproken kunnen worden van een "Little Holland" in Franse havensteden, maar het is te betwijfelen of de grootte hiervan te vergelijken is met die van Little London.

Ook interessant is dat in de achttiende eeuw in Londen eveneens een Nederlandse handelskolonie bestond. Hiervan waren de Nederlandse broers Gerard en Joshua van Neck twee van de voornaamste kooplieden. Tussen 1720 en 1780 hielden zij zich bezig met onder meer de fondsen van Nederlandse

⁷⁹ Poelsma, "Jasper Atkinson", 130

⁸⁰ Ibid, 136.

⁸¹ Ibid.

⁸² Visser, *Verkeersindustrieën*, 24.

investeerders, de handel met Oost-Indië, tabakshandel en Britse leningen.⁸³ Ze bemiddelden daarnaast tussen kooplieden in Rotterdam en Londen in gevallen waar kooplieden bijvoorbeeld geld aan een ander verschuldigd waren.⁸⁴ Door deze wederzijdse handelsconnecties kon er dus effectief handelgedreven worden tussen Londen en 'Little London'.

Over het algemeen is in dit hoofdstuk gebleken waarom de Britse populatie die zich in de zeventiende eeuw in Rotterdam is komen vestigen van belang is geweest bij de handelsconnecties tussen de Maasstad en verschillende Britse steden. Zij gaven Rotterdam een unieke positie in de Republiek die de stad niet alleen grotendeels immuun maakte voor het Britse mercantilistische beleid, maar werden tevens bij uitstek de kooplieden die de economie van Rotterdam met die van Britse steden verbonden dankzij hun connecties en de kennis die ze over de Britse markt bezaten. In de genoemde voorbeelden van Britse kooplieden is te zien dat zij gemiddeld tot zeer veel succes hadden met hun zaken in Rotterdam en dat ze dreven regelmatig handeldreven tussen Rotterdam en Britse steden met een grote variëteit aan goederen. De manier waarop Rotterdam verbonden is met Britse steden maakt het dan ook niet vreemd dat van alle steden in de Republiek juist deze stad betrokken geraakt zou worden bij de Engelse slavenhandel. Daarover gaan de volgende twee hoofdstukken met betrekking tot de facilitering van de Engelse slavenhandel vanuit Rotterdam.

⁸³ C. Wilson, *Anglo-Dutch Commerce & Finance in the Eighteenth Century* (Cambridge University Press, 1966), 111-112.

⁸⁴ Zie hiervoor bijvoorbeeld: Oud Notarieel Archief (ONA), inventarisnummer 2341, paginanummer 347.

III. Facilitering van de Engelse slavenhandel in de eerste helft van de achttiende eeuw

In dit hoofdstuk zal de facilitering van de Engelse slavenhandel in de eerste helft van de achttiende eeuw worden belicht. In deze periode werd de Engelse slavenhandel voornamelijk gedreven door kooplieden en firma's in Londen. Dit is niet heel verbazend, want Londen was de belangrijkste stad met betrekking tot politiek, handel en scheepsbouw. De meeste overzeese goederen kwamen via deze stad Engeland binnen, vanwege de gunstige ligging en infrastructuur. Het was tevens de vestigingsplaats van de Royal African Company, wat net als de WIC het handelsmonopolie had in Amerika en West-Afrika, maar dan in Engeland. In 1698 werd een wetgeving geïmplementeerd waarbij ook particuliere slavenhandelaren konden deelnemen aan de activiteiten van de Royal African Company zolang ze een belasting van 10% van de waarde van alle export naar Afrika.⁸⁵ De particuliere slavenhandel kwam pas echter in 1712 sterk op, toen deze "Ten Percent Act" werd ingetrokken. Vanaf het begin van de achttiende eeuw speelde de Company tot aan haar opheffing in 1752 een vrij marginale rol in de Londense slavenhandel en waren het vooral de particuliere kooplieden die in deze periode de Engelse slavenhandel vertegenwoordigden.⁸⁶

In deze periode voer een aantal slavenschepen vanuit Londen via Rotterdam naar de West-Afrikaanse kust. De reden hiervoor is dat Guinea goederen in Rotterdam vaak goedkoper en meer divers waren.⁸⁷ Om confiscatie te voorkomen werden Engelse slavenschepen toch eerst in Londen ingeladen met een aantal goederen, waarna ze pas in Rotterdam tot de volledige capaciteit toe werden ingeladen met Guinea goederen.⁸⁸ In het vervolg wordt er gekeken naar

⁸⁵ Rawley & Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade*, 139-140.

⁸⁶ Ibid, 141, 197.

⁸⁷ Ibid, 202.

⁸⁸ J. A. Rawley, *London, Metropolis of the slave trade* (Columbia & London: University of Missouri Press, 2003), 45.

wie er precies verantwoordelijk waren voor de bevrachting en welke handelsconnecties er tussen deze kooplieden en Engelse slavenhandelaars er bestonden. Hierbij moeten echter een aantal kanttekeningen worden geplaatst.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat er minder informatie te vinden is over het goederenvervoer dan voor de uitvoering van het onderzoek is verwacht. In bevrachtingscontacten met betrekking tot het vervoer van stukgoederen staat niet aangegeven wat de lading precies inhield. Alleen wanneer het om massagoederen ging die in grote hoeveelheden werden geëxporteerd, zoals bijvoorbeeld wijn, werd aangegeven dat het over wijn ging. Hierdoor is het in veel gevallen moeilijk om een precieze beschrijving te maken van het goederenvervoer tussen de verschillende landen (wat overigens niet beperkt is tot de Republiek en Engeland, maar meer Europese landen van belang waren). Wel staat in de meeste gevallen wat er geïmporteerd werd, dus kan over de invoer van koloniale goederen iets meer worden verteld.

Op basis hiervan heb ik de reikwijdte van wat valt onder de “facilitering van de Engelse slavenhandel” vergroot op twee manieren. Ten eerste heb ik wat meer aandacht besteed aan het transport van koloniale goederen uit Engelse kolonies naar Rotterdam. Dit is niet geheel ongerelateerd aan de slavenhandel. Immers, de slavenhandel bestond in de eerste plaats om de kolonies te voorzien van goedkope arbeid, slavenarbeid, waarvoor eeuwenlang tot slaaf gemaakte Afrikanen over de Atlantische Oceaan werden getransporteerd. Doordat er in Rotterdam veel koloniale goederen vanuit Engelse kolonies, direct of indirect, op de markt terechtkwamen, betekent dit dat deze stad dan ook indirect de slavenhandel in stand hield, omdat het een afzetmarkt was voor de producten waarvoor slavenarbeid nodig was.

Hierbij sluit het tweede punt aan, namelijk dat facilitering niet een direct causaal verband hoeft te impliceren tussen de levering van goederen en het daadwerkelijk gebruiken van deze goederen voor de slavenhandel. In het overgrote deel van de bronnen wordt bovendien niet aangegeven waar de

goederen naartoe zouden gaan nadat ze geleverd waren aan Engelse kooplieden. Wel is het mogelijk om aan de hand van het soort goederen een inschatting te maken of deze hiervoor gebruikt zouden *kunnen* worden. Voor het ene soort goederen, zoals kaurischelpen, is dit makkelijker te voorspellen dan voor producten als brandewijn. Zelfs op basis van notariële akten waarin goederenvervoer vanuit Rotterdam naar Engelse slavenhandelaren staat vermeld is alsnog niet te bewijzen of die goederen voor de slavenhandel werden gebruikt. Vaak hielden de slavenhandelaren zich namelijk met meer dan één bepaalde handelsactiviteit bezig. Daarom is vooralsnog niet met zekerheid te concluderen dat een levering van bepaalde goederen uit Rotterdam heeft bijgedragen aan de Engelse slavenhandel. Hoe dan ook geeft alleen het feit dat er een bepaald product geleverd werd aan dat Rotterdam deze handel faciliteerde, oftewel vergemakkelijkte. Vandaar de nadruk op facilitering in plaats van de werkelijke bijdrage.

Jacob Senserf & Zoon

Eén van de bekendste en voornaamste kooplieden in Rotterdam die aan de Engelse slavenhandel hebben bijgedragen zijn Jacob Senserf en zijn zoon, Walter Senserf. Hoewel van Walter bekend is dat hij tussen 1683 en 1752 heeft geleefd, zijn deze gegevens over zijn vader niet precies bekend. Waarschijnlijk is Jacob ergens tussen 1660 en 1670 geboren, want in 1688 was hij als (volwassen) koopman actief in Rotterdam om een lading tabak dat uit een Engels schip was geladen te bezien om te bepalen of het van goede kwaliteit was zodat het kon worden verkocht.⁸⁹ In het jaar 1703 werd Jacob tot schepen van Rotterdam benoemd, oftewel bestuurder op lokaal niveau.⁹⁰ Hieruit blijkt dat hij ondanks zijn Engelse afkomst veel aanzien had en goed geïntegreerd was. Tussen 1700 en

⁸⁹ Murray, "Toebacks Coopers", 55-56.

⁹⁰ Museum Rotterdam, inventarisnummer 13480, "Wapenkaart van de Schepenen van Rotterdam, met 18^e eeuwse houten omlijsting", 1868-1870.

1710 werd de compagnieschap van “Jacob Senserf & Zoon” opgericht. De firma dreef handel in velerlei goederen en onderhield vooral contacten met Engelsen. Zo leverde de firma grote hoeveelheden wijn en andere luxegoederen aan James Brydges, een ambtenaar in de Britse overheid die ook connecties had met andere kooplieden op het continent voor het vervoer van luxegoederen naar Engeland. Hierbij speelde de firma van Senserf ook als bankier voor het verstrekken van leningen.⁹¹

De kwantiteit van notariële akten die betrekking hebben op het bedrijf van Senserf laten zien dat de actiefste jaren vooral die tussen 1710 en 1720 zijn geweest. Hoewel Senserf & Zoon veel verschillende producten verhandelde valt het snel op dat gedurende de gehele periode waarin de firma actief was veel notariële akten betrekking hadden op leveringen van of geschillen met betrekking tot tabak. Hierdoor blijkt het bedrijf vooral gericht te zijn geweest op de import van dit product, wat veelal direct of indirect uit de Engelse kolonies in Amerika kwam.

In 1715 werden twintig vaten tabak gelost uit een Engels schip en afgeleverd in het pakhuis van Senserf, maar de tabak was oorspronkelijk bestemd voor de in Amsterdam gevestigde kooplieden Marcus en de la Fontaine.⁹² Hierbij ontstond er een geschil over waar de tabak naartoe zou moeten worden geleverd. De in Rotterdam gevestigde Engelse koopman Ferrand Whaley was hierbij mede betrokken als arrestant van de heren Senserf in naam van de kooplieden Marcus en de la Fontaine, waarschijnlijk omdat de vaten aan Whaley geleverd zouden moeten worden.⁹³ In een ander geval werden verklaringen afgelegd door bemanningsleden van een schip dat met een lading tabak dat zich in slechte staat bevond in Rotterdam kwam om in het pakhuis van Senserf af te lossen. In dit soort akten stellen de bemanningsleden alles te hebben gedaan om ervoor te zorgen dat de tabak in goede staat zou worden geleverd. In 1714 werden er 31 vaten tabak

⁹¹ A. Graham, *Corruption, Party and Government in Britain, 1702-1713* (Oxford University Press, 2015), 103-104, 114.

⁹² Oud Notarieel Archief (ONA), 1610/271, 278.

⁹³ Ibid.

gelost uit het schip *Elisabeth* dat uit Londen was gearriveerd. Elk vat was genummerd, waarschijnlijk om de kwantiteit aan te geven. Hiervan bevonden er negen vaten in zeer slechte staat en was het de vraag of hieruit wel of niet een handelsovereenkomst zou ontstaan, op basis van de verwijtbaarheid van de bemanningsleden van het schip.⁹⁴ Later zou de firma grotere hoeveelheden tabak hebben geïmporteerd. Zo blijkt uit een aantal akten dat er in 1722 per een Engels schip 82 okshoofden tabak werden geleverd aan de firma van Senserf, en in 1723 voeren twee Engelse schepen met in totaal 261 vaten tabak naar Dordrecht, om ze daar op te slaan en met lichters naar Rotterdam te vervoeren.⁹⁵ Hiervan kwamen er echter 33 aan bij Senserf en werd hiertegen geprotesteerd.⁹⁶

Naast tabak handelde Senserf in andere goederen, zoals tarwe, thee, tin, kaurischelpen.⁹⁷ Deze laatste drie goederen laten zien dat de firma ook handeldreef met de VOC, omdat thee en kaurischelpen afkomstig waren uit Azië en hiervoor afhankelijk waren van de Oost-Indische Compagnie om deze goederen naar de Republiek te brengen. Dat tin ook van de VOC werd ingekocht blijkt uit een Franstalige notariële akte uit 1714 waarin staat vermeld dat Senserf dit direct kocht van de directeurs van de VOC-Kamer in Rotterdam. Hierbij ging het om 6007 pond tin uit Siam, het huidige Thailand. Hier werd veel tin gewonnen en dit werd regelmatig aan de VOC verkocht. Hierbij moet wel echter de kanttekening worden geplaatst dat er voor zover bekend nog geen sterke connecties tussen de firma van Senserf en de VOC bestonden. Walter Senserf werd pas in 1731 bewindhebber van de VOC.

Dat Senserf ook handelde in thee blijkt uit verschillende notariële akten uit de periode 1720-1730 waarin “thee boei” (zwarte thee uit China, in het Engels bekend als “Bohea tea”) werd verkocht. In een van deze akten staat ook de

⁹⁴ ONA 1982/370.

⁹⁵ ONA 2097/858.

⁹⁶ ONA 2221/379.

⁹⁷ Tarwe: ONA 2328/587; 1892/334; thee: 2221/876; tin: 2226/191; 2226/301; kaurischelpen: 1529/134.

makelaar Michiel Baelde vermeld, die tevens betrokken was bij de Rotterdamse slavenhandel. Thee was een product dat door de Oost-Indische compagnieën van verschillende landen in groten getale werd meegenomen naar Europa. In 1731 constateerde Senserf in een brief aan de welvarende Londense koopman Thomas Hall echter dat het product nog maar weinig winst zou opleveren vanwege de massale import uit China door al deze handelscompagnieën, wat heeft geleid tot een prijsdaling.⁹⁸ Dit is waarschijnlijk de reden waarom we vanaf 1730 geen handel in thee meer zien van de firma Senserf & Zoon. Interessanter is echter dat de firma van Thomas Hall zich in de slavenhandel ging begeven juist omdat de handel in thee in deze periode niet meer winstgevend was.⁹⁹ Deze correspondenties geven aan dat Senserf als tussenpersoon in Rotterdam de prijzen van de verschillende handelscompagnieën goed kon observeren, met name die van de Engelse East India Company en haar Nederlandse tegenhanger. Het is dus niet alleen dankzij zijn connecties, maar ook zijn kennis van beide markten, dat juist Senserf als perfecte tussenpersoon kon fungeren als leverancier van Guinea goederen.

Historicus Ruud Paesie bevestigt dat de firma van Senserf een belangrijke rol speelde bij het bevrachten van Engelse schepen die naar de West-Afrikaanse kust voeren met goederen voor de slavenhandel. Om een voorbeeld te geven noemt hij het schip de *Eagle*, een Engels schip dat in Rotterdam was uitgereed en naar waarschijnlijkheid door Senserf zou zijn ingeladen met goederen voor handel op de Afrikaanse kust. Deze werd begin 1718 bij de West-Afrikaanse kust geconfisqueerd als lorrendraaier door de WIC.¹⁰⁰ “Lorrendraaier” is een

⁹⁸ K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760* (Cambridge University Press, 1978), 391.

⁹⁹ Rawley & Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade*, 198.

¹⁰⁰ R. Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie*. (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2008), 318-319. Hierbij moet worden opgemerkt dat Paesie niet expliciet aangeeft of Senserf daadwerkelijk verantwoordelijk was voor het laden van goederen in de *Eagle*. Omdat Paesie echter het voorbeeld van dit schip in dezelfde alinea noemt als de informatie dat Senserf een belangrijke leverancier van goederen voor Engelse schepen was in Rotterdam, is het waarschijnlijk dat de twee in relatie met elkaar stonden. Na een korte correspondentie met de

zeventiende-eeuwse term die duidt op smokkelschepen. In deze context waren het smokkelschepen die ingezet werden met als doel het octrooi van de WIC te ontduiken, zodat particuliere handelaren alsnog handel konden drijven op de West-Afrikaanse kust.¹⁰¹ De firma van Senserf vroeg regelmatig commissies aan bij de WIC om handel te mogen drijven binnen het octrooigebied. Hierbij mocht echter niet op de West-Afrikaanse kust handelgedreven worden, wat wel gebeurde.¹⁰² Voor zover bekend is dit het eerste voorbeeld van een Engels schip dat via Rotterdam voer om in de Guineahandel te participeren. Het is echter niet duidelijk of dit schip oorspronkelijk uit Engeland was vertrokken om de lading in Rotterdam aan te vullen of dat het helemaal in Rotterdam was uitgerust. De lading van het schip bestond uit verschillende goederen die hiervoor als ruilmiddelen dienden, zoals verschillende soorten textiel en kleden, tinnen kannen, messen, ijzeren staven en geweren.¹⁰³ Dit waren typisch goederen die in de slavenhandel werden gebruikt als ruilmiddelen.

Bij het uitreden van lorrendraaiers was een groot aantal Zeeuwse kooplieden betrokken. Eén van hen was Casparus Ribaut, wie in 1720 tijdens de oprichting van de MCC net als vele andere Zeeuwse smokkelhandelaren werd benoemd tot een van de directeurs van de nieuwe handelsmaatschappij vanwege de grote investeringen die door hen werden gedaan in het bedrijf. Veel van de illegale handelsactiviteiten werden door de oprichting hiervan tot stilstand gebracht, maar Ribaut bleef hierin actief, ondanks zijn positie in de MCC.¹⁰⁴ Al voor de oprichting onderhield hij een groot aantal handelsrelaties met kooplieden in Londen en Rotterdam, waarvan een groot deel uit Engeland afkomstig was.¹⁰⁵ Zo staan er

auteur en het controleren van de bronnen in het WIC-Archief ben ik helaas niet veel wijzer geworden. In deze scriptie ga ik ervan uit dat het schip wel door Senserf met goederen is geladen.

¹⁰¹ Paesie, *Lorrendrayen*, 15-16.

¹⁰² Paesie, *Lorrendrayen*, 319.

¹⁰³ NA, WIC-archief, inventarisnummer 103, p. 426, Koopmansgoederen gelost uit het schip de Eagle, schipper Jan Bisschop, door het Compagnieschip De Nieuwe Hoop, 8 januari 1718

¹⁰⁴ Paesie, *Lorrendrayen*, 73, 111-112.

¹⁰⁵ Ibid, 132-133.

in de lijsten van investeerders in de MCC namen als John Goddard, Archibald en Henry Hope en John Locke.¹⁰⁶ De bekende filosoof, John Locke, is echter al in 1704 overleden, dus die kan het niet geweest zijn. Ondanks al deze Engelse connecties was Senserf niet direct betrokken bij de financiering van de MCC. Wel waren er mogelijk connecties tussen de firma van Senserf en Casparus Ribaut voordat de MCC werd opgericht, want in een notariële akte uit 1711 staan wisselbrieven uit Londen vermeld waarbij de boekhouder van Senserf & Zoon, Lambertus van der Truijn, verplicht was tot betaling van een som geld aan de Amsterdamse notaris Johan Hoekeback in opdracht van Casparus Ribaut. In de akte staan ook heel veel andere kooplieden met Engelse namen vermeld, maar de precieze handelsbetrekking die hieruit volgt is niet duidelijk. Na de oprichting van de MCC reedde Ribaut via de in Londen woonachtige koopman Ryndolf Knijpp twee lorrendraaiers uit tussen 1723 en 1725, waarvan de bemanning uit Engelsen bestond en de lading uit Zeeland kwam.¹⁰⁷ Dit geeft dus blijk van niet alleen een sterke connectie tussen Londense en Rotterdamse kooplieden, maar een groot deel van de kooplieden uit beide steden ook weer handelsbetrekkingen hadden met Zeeuwse kooplieden die investeerden in de MCC.

Andere connecties van Senserf met de Engelse slavenhandel blijkt uit het feit dat zowel Jacob als Walter aandelen bezaten bij de South Sea Company. Dit bedrijf staat vooral bekend om de zogeheten “South Sea Bubble”, een speculatieve zeepbel die in 1720 plaatsvond waarbij het bedrijf financieel zwaar leed. Het bedrijf was opgericht om de oorlogen van Engeland te financieren, maar fungeerde ook als particulier handelsbedrijf dat tevens gerechtigd was tot het verkopen van tot slaaf gemaakte Afrikanen op Spaanse kolonies op de oostkust van Zuid-Amerika, oftewel de *Asiento* handel.¹⁰⁸ Het bedrijf schijnt slavenschepen te hebben

¹⁰⁶ Zeeuws Archief, MCC 1581, Lijsten van intekenaars in het kapitaal der Compagnie, 1720-1721, p. 9.

¹⁰⁷ Paesie, *Lorrendrayen*, 184.

¹⁰⁸ H. Paul, *The South Sea Bubble: An economic history of its origins and consequences* (London and New York: Routledge, 2011), 36, 38.

uitgereed tot aan 1740.¹⁰⁹ De South Sea Company was gebaseerd op de speculaties op de winstgevendheid van de Asientohandel, wat uitliep tot grote verliezen. De bubbel heeft betrekking op de waardedaling van de aandelen, wat in december 1720 tot haar dieptepunt kwam.¹¹⁰ In 1718 werd in Rotterdam een notariële akte opgemaakt waarin Walter Senserf verklaarde een zekere Daniel Nathans, een Engels-Rotterdamse koopman die op dat moment in Londen was, aan te stellen om de waarde van Senserfs aandeel in de South Sea Company van 5000 pond sterling in geld over te brengen aan Walter.¹¹¹ In 1719 vond er een soortgelijke situatie plaats waarbij Jacob Senserf aan Matthew Decker het recht gaf om al zijn aandelen of een deel hiervan te verkopen of over te dragen “unto any person or persons whatsoever”.¹¹² Decker was een invloedrijke van Amsterdam afkomstige koopman, bankier, schrijver en politicus die de titel “baronet” droeg en tevens gouverneur voor de South Sea Company is geweest van 1711 tot 1712.¹¹³ Uit deze akten valt te concluderen dat de Senserfs probeerden te ontkomen aan de neerwaartse spiraal van de dalende waarde van de aandelen in de South Sea Company. Uit een derde akte blijkt dit echter niet gelukt te zijn, want eind oktober 1720 verklaarde Jacob Senserf, dit keer onder de naam James Senserf (in Franse notariële akten wordt hij ook wel Jacques Senserf genoemd), de Londense koopman Cornelius Backer de volmacht te geven om al Senserfs bezittingen in aandelen en inkomsten uit zijn aandelen naar hem over te sturen.¹¹⁴ Op dat moment was de waarde van de aandelen van de South Sea

¹⁰⁹ Paul, *South Sea Bubble*, 63; Slave Voyages, Trans-Atlantic Slave Trade Database. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (bezocht 20 mei 2019).

¹¹⁰ Ibid, 49-50.

¹¹¹ ONA 1517/86.

¹¹² ONA 2090/215.

¹¹³ The History of Parliament. Decker, Sir Matthew, 1st Bt. (1679-1749), of Richmond Surr. <https://www.historyofparliamentonline.org/volume/1715-1754/member/decker-sir-matthew-1679-1749>.

¹¹⁴ ONA 2093/175.

Company al sterk gedaald en heeft Senserf hierdoor waarschijnlijk, net als de Company, financieel geleden.

Ondanks deze gebeurtenissen bleven beide firma's bestaan. Dat de firma Senserf & Zoon connecties bleef hebben met de South Sea Company blijkt uit een notariële akte uit 1730 waarin Daniel West, schipper van het schip *Bonita*, verklaarde via het bedrijf van Senserf een schuldbetaling te eisen van de schippers of de reders van een Dordrechts schip dat op 4 juni bij Strijensas wegens een aanvaring met de *Bonita* was verongelukt.¹¹⁵ Dit laatste schip was door de South Sea Company uitgereed en vertrok in mei van dat jaar. Het schip zou na dit ongeval alsnog doorvaren naar Cabinda in het noorden van Angola om van daar in totaal 438 tot slaaf gemaakte Afrikanen naar Buenos Aires te vervoeren en daar te verkopen, volgens het patroon van de Asientohandel.¹¹⁶ Het is niet duidelijk waarom het schip langs Strijensas voer. Het feit dat Jacob Senserf hierbij betrokken was geeft naar waarschijnlijkheid aan dat hij heeft bijgedragen aan het laden van het schip, maar de slavevoyages database belicht helaas niets over tussenstops van slavenschepen voordat ze bij de West-Afrikaanse kust arriveerden, of de goederen die op het schip werden meegenomen.

Wel is bekend dat Senserf & Zoon kaurischelpen inkochten om ze vervolgens door te verkopen aan slavenhandelaren. In 1725 werd er een akte opgemaakte waarin een aantal bedienden op verzoek van de kooplieden Stephens en Franklyn (waarschijnlijk Engelse kooplieden waarmee Senserf contacten mee onderhield) verklaarden wat er was gebeurd met een levering kaurischelpen die voor Senserf bedoeld waren. Op 11 juli kregen de bedienden de opdracht om 36 tonnen kaurischelpen uit een damschuit te lossen en op te slaan in het pakhuis van Senserf in de Scheepmakershaven. Voordat ze de kaurischelpen konden lossen werden ze echter aangehouden door "s Lands Commissen", oftewel personen die in dienst stonden van de admiraliteit. De damschuit met de lading werd in beslag

¹¹⁵ ONA 2324/441.

¹¹⁶ Slave Voyages, Trans-Atlantic Slave Trade Database.

genomen en gebracht naar het admiraliteitshof, waar de kaurischelpen werden gelost en opgeslagen. Verder verklaarde de eigenaar van de damschuit dat hij deze als vaartuig heeft gebruikt “om binnen deze stad te varen van de eene plaatse na de andere.”¹¹⁷ Waarschijnlijk kwamen de kaurischelpen dus uit de VOC-kamer van Rotterdam zelf, in plaats van dat ze bijvoorbeeld uit Amsterdam geleverd moesten worden. Deze gebeurtenis geeft net als het geval bij de lorrendraaier de *Eagle* aan dat de handelsactiviteiten van Senserf in een aantal gevallen in strijd waren met de regelgeving met betrekking tot scheepvaart.

Voor de jaren 1730 zijn er relatief weinig notariële akten bewaard gebleven van de handelsactiviteiten van Senserf en deze zijn vaak weinig relevant gebleken. Los van de notariële akten blijkt uit een aantal correspondentiebrieven tussen Senserf en de hiervoor genoemde Thomas Hall dat de Rotterdamse firma ook in deze periode goederen leverde voor slavenschepen die naar de West-Afrikaanse kust voeren. In 1732 voer het schip *Argyle* met een lading ter waarde van ongeveer 2854 pond sterling naar West-Afrika, waarvan 2070 pond aan goederen werd geleverd door de Senserf & Zoon.¹¹⁸ Dit schip voer vanaf 1728 regelmatig in het driehoekstraject, maar vanaf 1732 is bekend dat het schip inderdaad werd uitgereed door de firma van Thomas Hall, waarmee Senserf handelsconnecties had.¹¹⁹ Van 1728 tot 1737 was de schipper telkens George Hamilton en vanaf 1730 voer het schip naar Cabinda voor de slavenhandel. Van daar werden er per reis vierhonderd tot vijfhonderd tot slaaf gemaakte Afrikanen over de Atlantische Oceaan vervoerd. Of het schip in dat jaar eigendom was van Thomas Hall is echter niet bekend. Voor een reis die in 1736 begon is het ook niet onbekend wat er met het schip na aankomst in Afrika is gebeurd. Of Senserf betrokken was bij alle reizen van dit schip is niet met zekerheid te zeggen, maar naast de *Argyle* werden

¹¹⁷ ONA 1529/134.

¹¹⁸ J. E. Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England: A Study in International Trade and Economic Development* (New York: Cambridge University Press, 2002), 288-289.

¹¹⁹ Slave Voyages, *Argyle*, reis ID 20680; 76684; 76783; 77039; 76884.

er ook andere schepen geladen met goederen uit het pakhuis van Senserf.

Voorbeelden hiervan zijn de *Princess Amelia*, *Mermaid* en *Judith*.¹²⁰

Het is mogelijk dat het bedrijf zelfs in de jaren 1740 door bleef gaan met het leveren van goederen voor de slavenhandel. Uit de slave voyages database blijkt immers dat Thomas Hall tot 1742 slavenschepen bleef uitreden.¹²¹ Uit zowel de literatuur als primaire bronnenmateriaal is het echter moeilijk om een link te leggen tussen de firma van Senserf en de Engelse slavenhandel. In een notariële akte uit 1744 wordt het warenhuis van “Misters Jacob Senserf & son” genoemd vanwege een lading koloniale goederen als suiker, koffie, indigo en katoen die uit een Engels schip waren gelost om daar op te slaan.¹²² In deze periode wordt het bedrijf echter vertegenwoordigd door Walter Senserf en was zijn vader waarschijnlijk al overleden. In 1746 werd een notariële akte opgemaakt waarin Walter Senserf Gerard en Joshua van Neck in Londen aanstelt voor het ontvangen van een som geld van de Londense Samuel Hyde, een koopman die in tabak handelde en blijkens de akte geld schuldig was aan Senserf.¹²³ Hieruit blijkt dat de firma connecties in stand hield met de Nederlandse kooplieden die zich in Londen hadden gevestigd, alsmede een tabakshandelaar die tabak uit Amerika importeerde en waarschijnlijk leverde aan Senserf.

In datzelfde jaar liet hij een handelscontract opmaken voor het vervoeren van “koopmansgoederen” naar Guernsey en van daar met koopmansgoederen terug te zeilen naar Rotterdam, hetzij direct of via Falmouth.¹²⁴ Hoewel het moeilijk te achterhalen is wat er naar het eiland werd vervoerd, bestond de retourlading waarschijnlijk uit sterke drank, omdat de grootte van het schip werd aangeduid als

¹²⁰ Inikori, *Africans*, 288-289; *Slave Voyages*, *Judith* (a) *Ruby*, reis ID 76713; *Mermaid*, reis ID 77048, 76363; *Princess Amelia*, reis ID 76814.

¹²¹ *Slave Voyages*, *Mary*, reis ID 77548. Dit is het laatste slavenschip van onder andere Thomas Hall dat in de database staat vermeld.

¹²² ONA 2338/760.

¹²³ ONA 2341/347; A. F. Parks, *Williams Parks: The Colonial printer in the Transatlantic World of the Eighteenth Century* (The Pennsylvania State University Press, 2012), 103.

¹²⁴ ONA 2341/777.

“omtrent 130 vat Bordeaux” en de handel op dat eiland voornamelijk was gebaseerd op de export van sterke dranken zoals wijn en brandewijn.¹²⁵ Verder is uit soortgelijke notariële akten gebleken dat er een directe verband bestaat tussen de manier waarop de grootte werd aangegeven in handelscontracten en de goederen die werden vervoerd. Hoewel hieruit blijkt dat Senserf in deze periode ook sterke drank importeerde is het in deze gevallen moeilijk om te bepalen of hierbij nog sprake is van facilitering van de Engelse slavenhandel. Slavenschepen vervoerden regelmatig sterke dranken als een handelsgoed voor het inkopen van goederen op de Guineakust, maar in de laatste jaren van het bestaan van de firma Senserf & Zoon, tot ongeveer 1751, is zoals gezegd weinig informatie hierover weinig bekend. Eén mogelijkheid is dat de firma van Senserf goederen voor slavenschepen van het bedrijf Thomas Hall & Co. bleef leveren tot ongeveer 1750, waarna de handelsactiviteiten van beide firma's ophielden. Een andere mogelijkheid is dat de firma van Senserf ophield met het bevrachten van slavenschepen nadat Jacob rond 1740 was overleden, en dat zijn zoon, Walter, zich vooral bezig ging houden met de import van koloniale goederen en andere producten.

Bastiaan Molewater (& Zoon)

Bastiaan Molewater (1675-1741) was een Rotterdamse koopman die een aantal connecties onderhield met Engelse kooplieden. Vanaf de jaren dertig voerde hij zijn handelsactiviteiten uit vanuit zijn firma, Bastiaan Molewater & Zoon, met zijn zoon, Bastiaan Molewater junior (1709-1780). Over Bastiaan Molewater zijn er minder connecties te constateren met betrekking tot de Engelse slavenhandel dan bij Senserf het geval was. Hij bleek in de jaren twintig echter wel een van de voornaamste importeurs van Virginische tabak te zijn geweest, zo blijkt uit een

¹²⁵ L. M. Cullen, *The Brandy Trade Under the Ancien Régime: Regional Specialisation in the Charente* (Cambridge University Press, 1998), 189-200.

notariële akte waarin Senserf en Molewater door een notaris twee van de voornaamste importeurs van dit product werden genoemd.¹²⁶ Opvallend is echter dat Molewater niet van Engelse afkomst was, maar zich voor zover bekend toch vooral bezighield met de handel op de Britse eilanden.¹²⁷ Zijn zoon was eveneens actief in de tabakshandel. Uit een notariële akte uit 1756 was hij één van de belanghebbenden onder veel (met name Engelse) kooplieden bij drie schepen uit Londen die tijdens een storm zijn omgekomen. De meeste van deze kooplieden die hierbij mede betrokken waren, zoals John Goddard, Jasper Atkinson en William en James Manson, waren allemaal tabaksimporteurs, dus waarschijnlijk ging het hierbij ook om een lading tabak.¹²⁸ Dit geeft aan dat Molewater en zoon een uitzondering vormden als een paar van de weinige Nederlanders die zich bezighielden met de import van tabak uit Engeland, aangezien er maar zeer zelden Nederlandse namen voorkomen in de notariële akten met betrekking tot de import hiervan.

De betrokkenheid van Molewater bij de Engelse slavenhandel blijkt uitsluitend uit het feit dat hij goederen leverde voor slavenschepen van de Londense koopman Humphry Morice, die hierna in meer detail besproken zal worden. De goederen die in 1729 op het slavenschip *Katherine* werden geladen bestonden uit koopmanschappen die typisch in de slavenhandel werden gebruikt, zoals textiel, moutbrandewijn, ijzeren staven, bronzen en koperen waren, tabakspijpen en messen, ter waarde van ongeveer 32.407 gulden. Zeven jaar daarvoor leverde hij kralen, textiel, vuurwapens, buskruit en sterke drank voor het slavenschip *Sarah*.¹²⁹ Uit het overgrote deel van notariële akten met betrekking tot Molewater valt echter geen connectie met Engelse slavenhandelaren te

¹²⁶ ONA 2560/102

¹²⁷ Er worden in de notariële akte weinig handelscontracten met betrekking tot goederenvervoer van en naar de Britse eilanden genoemd, maar een voorbeeld is ONA 2183/699, waaruit blijkt dat Molewater handeldreef met Londense kooplieden. Andere voorbeelden zijn: ONA 1835/323; 1835/465.

¹²⁸ ONA 2433/941, 1021.

¹²⁹ Rawley, *London*, 45.

constateren, dus moet hier geconcludeerd worden dat hij voor een relatief korte periode aan slechts één slavenhandelaar leverde en dat dit slechts een klein deel besloeg van zijn handelsactiviteiten.

Humphry Morice

Humphry Morice (1671? - 1731) was een Londense koopman die van 1709 tot 1731 slavenschepen uitreedde. Naast zijn rol als koopman was hij vanaf 1716 ook een directeur van de Bank of England en in 1727-1728 werd hij gouverneur van deze bank. Een ander interessant gegeven is dat hij net als vele andere Londense slavenhandelaren lid was van het parlement. Zijn betrokkenheid bij de handel op Afrika is over het algemeen in twee periodes te verdelen. In de eerste periode, vanaf ongeveer 1709, was hij verzekeraar en leverancier van goederen voor deze handel en deels eigenaar was van schepen die naar West-Afrika voeren. Vanaf ongeveer 1720 nam hij de zaken in eigen handen en was hij inmiddels eigenaar van acht slavenschepen die regelmatig over de Atlantische Oceaan voeren voor het transporteren en verhandelen van tot slaaf gemaakten. Alleen al in de periode 1718 tot 1731 reedde hij minstens 53 keer zijn slavenschepen uit, waarop ongeveer 14019 tot slaaf gemaakte Afrikanen werden meegenomen. Zoals echter vaak het geval was bij slavenreizen overleed hiervan een aanzienlijk gedeelte. Historicus Rawley noemde Morice “the foremost London slave merchant of his time”.¹³⁰

Een van de redenen achter zijn succes heeft te maken met het feit dat zijn schepen continu in de driehoekshandel onderweg waren en de schippers daardoor in contact bleven met de kooplieden op de verschillende plaatsen waar de schepen stopten voor het inkopen en verkopen van goederen.¹³¹ Hierdoor was men goed op de hoogte van welke goederen op een bepaald moment gewild waren. Dit was een

¹³⁰ Rawley, *London*, 40-43.

¹³¹ Ibid, 44.

belangrijk aspect, want de vraag naar goederen op de West-Afrikaanse kust kon snel veranderen. Dit leidde ertoe dat sommige producten op het ene moment wel op een plaats kon worden verkocht en een jaar later helemaal niet. Om te voorkomen dat een schip moest terugkeren met onverkochte goederen werd er altijd een grote variëteit aan goederen op de schepen geladen zodat er altijd iets was om te verhandelen, en zo niet, werd er op meerdere kustplaatsen gestopt om de Guinea goederen te ruilen voor slaven.¹³² De kapiteins op terugkerende schepen informeerden Morice over de stand van zaken, waardoor hij voor de volgende reizen gedetailleerde instructies kon geven over welke goederen waar precies moesten verkocht. Zo vertelde hij de schippers niet in Whydah handel te drijven, omdat daar telkens hogere tarieven werden ingevoerd. Ook wist hij bijvoorbeeld dankzij zijn informanten in het trans-Atlantische handelsnetwerk dat er op Gambia fort, een van de handelsvestigingen van de Royal African Company, weinig provisies waren en gaf een van zijn kapiteins dus de instructie om te proberen zo veel mogelijk Guinea goederen daar te verkopen.¹³³

Interessant is ook dat Morice dankzij zijn uitgebreide informatienetwerk kon afwijken van de gewoonlijke driehoekshandel, het patroon dat normaalgesproken werd gevolgd door slavenhandelaren. Zo liet hij zijn kapiteins de ingekochte tot slaaf gemaakte mensen niet verkopen in Amerika aan Spanjaarden of Engelsen, maar hij liet ze doorverkopen in Afrika aan Portugese slavenhandelaren. Hiermee kon hij de gemiddelde reistijd per schip verkorten en zowel de reiskosten als het sterftecijfer laag te houden, wat bij de oversteek van de Atlantische Oceaan anders veel hoger zou liggen. Daarnaast huurde Morice chirurgen in en liet hij schepen die de Atlantische Oceaan overstaken laden met goederen zoals sinaasappels en limoenen om het sterftecijfer voor zowel bemanningsleden als tot slaaf gemaakten

¹³² A. Ruderman, "Supplying the Slave Trade: How Europeans met African Demand for European Manufacturing Products, Commodities, and Re-export, 1670-1790", Phd diss., (Yale University, 2016), 34, 50-51.

¹³³ Rawley, *London*, 46-47.

laag te houden.¹³⁴ Morice liet echter weinig producten importeren uit de plantages in Amerika, zoals tabak en suiker. Zijn interesse lag voornamelijk in producten die uit Afrika afkomstig waren, zoals goud en ivoor.¹³⁵

Zoals hiervoor is aangegeven onderhield hij contact met de Rotterdamse koopman Bastiaan Molewater voor de levering van Guinea goederen. Zijn handelsactiviteiten waren echter niet beperkt tot de slavenhandel en zijn Nederlandse handelsconnecties niet tot Rotterdam. Uit notariële aktes blijkt dat hij ook goud kocht van de WIC, wat waarschijnlijk indirect dus afkomstig was van de goudkust. Na zijn dood in 1731 bleek hij torenhoge schulden te hebben bij verschillende personen in zowel Engeland als de Republiek. Eén van hen was Robert Norré, directeur-generaal van de WIC op de Guineakust. Norré was in 1732 echter al overleden en liet aan zijn nabestaanden een grote nalatenschap achter. In een notariële akte uit 1735 werd vastgelegd dat vier van zijn zussen het recht kregen op schuldvordering voor 1296 ons goud dat Norré aan Morice had verkocht.¹³⁶ Het precieze bedrag dat Morice verschuldigd was is niet bekend, maar het is een voorbeeld van hoe zijn Nederlandse handelsnetwerk niet beperkt was tot Rotterdam, maar dat hij ook veelvuldig handeldreef met Nederlanders op de West-Afrikaanse kust. Om dit te kunnen doen vroeg Morice paspoorten aan voor schepen die langs Rotterdam voeren om in het WIC-gebied handel te kunnen drijven.¹³⁷ In 1729 informeerde Morice aan de kapitein van het schip *Katherine* om brieven af te leveren bij de “Dutch gentlemen” in Elmina en bovendien om zijn Nederlandse lading, welke uit Rotterdam afkomstig was, te verkopen voor zoveel mogelijk goud.¹³⁸ Heel misschien werd hierbij zelfs het goud ingekocht waarvoor Morice later een som geld aan Norré verschuldigd zou zijn. Het feit dat alle erfgenamen van Norré in Rotterdam woonachtig waren maakt het waarschijnlijk

¹³⁴ Ibid, 50-51.

¹³⁵ Ibid, 42, 48.

¹³⁶ ONA 2123/769.

¹³⁷ Rawley, *London*, 45.

¹³⁸ Ibid, 46.

dat hij zelf ook een Rotterdammer was. In dat geval zou gezegd kunnen worden dat de Rotterdamse betrokkenheid bij de handelsactiviteiten van Morice zich helemaal tot aan de Afrikaanse westkust strekte. Hoe dan ook bleken de handelsbetrekkingen tussen Morice en WIC-directeuren een uitzondering te zijn. In 1744 schreef William Smith, een Engelse auteur, dat zij namelijk de opdracht kregen om geen enkel Engels schip te laden met goederen.¹³⁹

Naast de schulden aan Norré was Morice ook een grote som geld verschuldigd aan veel andere kooplieden. In totaal bedroeg zijn schuld maar liefst 150.000 pond sterling. De reden waarom zijn schulden zo hoog waren is niet met zekerheid te noemen. Mogelijk was Morice, ondanks zijn goede informatienetwerk in de trans-Atlantische handel, niet op de hoogte van de verliezen die hij hierin maakte.¹⁴⁰ Toen aan het licht kwam dat Morice zijn positie in de Bank of England had misbruikt om geld te verduisteren had hij bovendien een slechte reputatie opgebouwd. Waarschijnlijk waren dit de redenen waarom hij in 1731 zelfmoord had gepleegd.¹⁴¹ De schulden werden overgedragen aan zijn familie. In 1732 had zijn vrouw, Catherine Morice, de handelszaken van zijn bedrijf overgenomen als enige bediende. In dat jaar was Morice een groot bedrag geld verschuldigd aan verschillende personen in Rotterdam. Niet alleen Molewater, waaraan hij in totaal 2100 pond sterling schuldig was, maar ook worden namen vermeld als Abraham van der Pot, Adriaan Pels en zonen en Salomon Norden, waaraan hij in totaal 13951 gulden was verschuldigd.¹⁴² Mogelijk was Abraham van der Pot familie van Cornelis van der Pot, een Rotterdamse koopman. Hoewel in de Engelstalige akte “Adrian Pels & Sons” wordt vermeld, ging het waarschijnlijk over Andries Pels & Zonen, een van de grootste bankiershuizen van Amsterdam.¹⁴³ Deze akte laat in

¹³⁹ Ibid.

¹⁴⁰ Ibid, 55.

¹⁴¹ Ibid, 42, 55.

¹⁴² ONA 1532/355; 2121/66-68.

¹⁴³ M. G. Buist, *At Spes Non Fracta: Hope & Co. 1770-1815. Merchant Bankers and Diplomats at Work*. Proefschrift (Den Haag: Martinus Nijhoff, 1974), 5.

ieder geval zien dat de connecties van Humphry Morice niet beperkt waren tot Rotterdam, maar dat zijn onderneming ook werd gefinancierd door bankiers in Amsterdam.

De facilitering van de Engelse slavenhandel in de eerste helft van de achttiende eeuw blijkt dus allerlei verschillende soorten en vormen van handelsnetwerken te hebben aangenomen, variërend van Engelse tot Nederlandse kooplieden die zich in Rotterdam hadden gevestigd en de firma's die de slavenhandel organiseerden ofwel in de vorm van een groot bedrijf zoals de South Sea Company, of kleinere ondernemingen zoals die van Humphry Morice en Thomas Hall. Opvallend is dat deze connecties werden onderhouden door twee tabakshandelaren. De import van Virginische tabak werd in de meeste gevallen door Engelsen georganiseerd, maar uit de notariële akten vielen er weinig connecties te constateren tussen de grote hoeveelheid tabaksimporteurs in Rotterdam en Engelse slavenhandelaren, met uitzondering van Senserf en van Molewater, die als Nederlander een uitzondering vormde. Op basis van de relatief kleine hoeveelheid observaties moet voorlopig echter geconcludeerd worden dat de Rotterdamse betrokkenheid bij de Engelse slavenhandel in deze periode niet heel groot is geweest.

Ondanks de nadruk op de Engelse slavenhandel is het belangrijk om op te merken dat de Rotterdamse bijdrage ook voor de Zeeuwse slavenhandel van belang is geweest, vanwege de connecties tussen Zeeuwse kooplieden en Rotterdamse kooplieden, die vaak weer van Engelse komaf waren. Wat betreft de organisatie van de Engelse slavenhandel in deze periode valt op dat vrijwel alle activiteiten hiervan vanuit Londen werden georganiseerd. De notariële akten in het stadsarchief geven immers weinig blijk van handelsrelaties tussen (Engels-)Rotterdamse kooplieden en slavenhandelaren die zich op de westkust van Engeland of Schotland gevestigd hadden. Pas vanaf de jaren veertig is er een significante hoeveelheid akten te vinden dat betrekking heeft op deze geografische locatie, in het bijzonder het eiland Man. Hierover gaat het vervolg.

IV. Facilitering van de Engelse slavenhandel in de tweede helft van de achttiende eeuw

De facilitering van de Engelse slavenhandel vanuit Rotterdam in deze periode wordt vooral gekenmerkt door de smokkelhandel op het eiland Man. In de meest basale vorm hoort hierbij het volgende patroon: er werden handelscontracten gesloten tussen Rotterdamse en Manx kooplieden waarbij er Guinea goederen uit Rotterdamse warenhuizen werden vervoerd naar het eiland. De kooplieden op het eiland Man zorgden ervoor dat slavenschepen die hierlangs voeren werden geladen met relatief goedkope Rotterdamse goederen om daarmee handel te drijven op de West-Afrikaanse kust. In de achttiende eeuw werden er namelijk hoge belastingen geheven op allerlei goederen, waaronder goederen die voor de slavenhandel werden gebruikt.¹⁴⁴ Daarom importeerden Manx kooplieden handelswaren uit verschillende plaatsen in Europa naar dit eiland en lieten ze op kleine bootjes naar Britse havensteden smokkelen. De goederen werden vervolgens door kleine groepen mensen, vaak bewapend, naar winkels gebracht om ze te verkopen voor een lage prijs.¹⁴⁵ Omdat voor goederen die langs Man werden vervoerd weinig of geen belasting betaald hoefde te worden was deze smokkelhandel erg winstgevend.¹⁴⁶ Hierdoor ontstond er een groot handelsnetwerk dat zich van Amerika tot aan Europa uitstrekte. Deze bloeiende smokkelhandel had ook gevolgen voor de facilitering van de Engelse slavenhandel vanuit Rotterdam en speelden niet alleen de kooplieden in Rotterdam en de Engelse slavenhandelaren een belangrijke rol, maar vooral ook de tussenpersonen op het eiland Man.

¹⁴⁴ Malachy Postlethwayt, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce* (Londen 1755). <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/fulltext/pos1755.htm> (laatst bezocht op 26 mei 2019).

¹⁴⁵ Reply from Edinburgh re smuggling from Isle of Man, 1764. Atholl Papers, AP 40B-6.

¹⁴⁶ T. M. Truxes, *Letterbook of Greg & Cunningham, 1756-1757: Merchants of New York and Belfast* (Oxford University Press, 2001), 88-89.

Een andere belangrijke factor die heeft geleid tot het veranderde handelspatroon in deze periode is de opkomst van de slavenhandel in Liverpool vanaf ongeveer 1740. Voor slavenschepen die uit Liverpool vertrokken zou het niet logisch zijn om helemaal vanaf de westkust van Engeland naar Rotterdam te varen vanwege de langere reistijd. Er zijn verschillende redenen waarom Liverpool zowel als handelsstad als haven voor slavenschepen sterk opkwam. Ten eerste verbeterden de connecties tussen Liverpool en het achterland en kwam de industrialisatie in en rondom Liverpool al voor 1770 langzaam op.¹⁴⁷ Deze connecties verbeterden de toegang tot goederen voor de slavenhandel voor in Liverpool gevestigde kooplieden: uit Lancashire en Yorkshire kwamen textielwaren, uit Staffordshire en Cheshire koper- en bronswaaren en vanuit Birmingham werden pistolen geleverd.¹⁴⁸ Daarnaast werd Liverpool als havenstad steeds belangrijker voor de handelsbetrekkingen tussen Engeland en de Amerikaanse kolonies. In de eerste decennia van de achttiende eeuw groeide de Liverpoolse handel in tabak en suiker. Om de slaveneconomie in de kolonies tot stand te houden leverden Liverpoolse kooplieden slaven in ruil voor de koloniale producten.¹⁴⁹

Voor de participatie tot de Guinea handel was echter meer nodig dan alleen de goederen die via het Engelse achterland binnenkwamen. Voor de Guinea handel was, zoals ook al eerder aangegeven, een grote variëteit aan goederen nodig. In Rotterdam gevestigde kooplieden speelden een belangrijke rol in het verzekeren van een aanvullend assortiment aan goederen dat niet in Groot-Brittannië te verkrijgen was. Naast goederen waren er ervaren kapiteins nodig die efficiënt in deze handel konden participeren en was eveneens een grote hoeveelheid kapitaal nodig om de hele onderneming op gang te krijgen. In de vroege achttiende eeuw investeerden landeigenaren in commerciële ondernemingen en de scheepsbouw en verstrekten ze leningen, wat deze sectoren

¹⁴⁷ Rawley & Behrendt, *Transatlantic Slave Trade*, 166.

¹⁴⁸ International Slave Museum, Liverpool and the slave trade
<http://www.liverpoolmuseums.org.uk/ism/slavery/europe/liverpool.aspx> (laatst bezocht 2 juli 2019)

¹⁴⁹ Rawley & Behrendt, *Transatlantic Slave Trade*, 167.

hielp op gang te komen. De processen die hebben bijgedragen aan de opkomst van Liverpool als havenstad van de slavenhandel duurden twintig tot dertig jaar. Hierbij moet echter wel gezegd worden dat de redenen en periodisering van de opkomst van Liverpool centrum van de slavenhandel nog steeds een onderwerp van veel discussie is. Volgens Rawley en Behrendt kwam Liverpool al rond 1725 op, terwijl dit volgens Tibbles ongeveer tien jaar later gebeurde.¹⁵⁰ Het is echter met zekerheid te stellen dat vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw Liverpool de belangrijkste stad is geworden met betrekking tot de trans-Atlantische slavenhandel. Om een aantal cijfers te geven: in de periode 1709-1719 werden er door Londense slavenhandelaren 75.499 tot slaaf gemaakten vervoerd naar Amerika, vergeleken met 10.349 door die van Liverpool. In 1750-1759 was dit voor Londen maar 27.716, vergeleken met 118.267 voor Liverpool. Het aandeel van Liverpool werd sindsdien alleen maar groter.¹⁵¹

Een ander belangrijk gegeven is de Zevenjarige Oorlog van 1756 tot 1763. Hoewel Groot-Brittannië tijdens deze oorlog in conflict waren, bleef de Republiek neutraal en konden Nederlandse schepen dus zowel Franse als Engelse havens aandoen. Ondanks de neutraliteit bleven de oorlogvoerende landen sceptisch tegenover Nederlandse schepen die langs het Kanaal voeren en werden ze regelmatig door admiraliteitsschepen gecontroleerd op hun lading om er zeker van te zijn dat er geen oorlogsmateriaal naar de vijand werd vervoerd. Toch bleven er tot 1764 regelmatig schepen uit Rotterdam direct of indirect naar het eiland Man varen. Na 1764 werd er echter een einde gemaakt aan de smokkelhandel. Dit kwam deels vanwege de toegenomen controle op het eiland door de Britse admiraliteit vanaf 1763, maar ook omdat de eigendomsrechten van het eiland met de Isle of Man Purchase Act in 1765 aan de Britse Kroon werd verkocht.

Dit hoofdstuk heeft dus hoofdzakelijk betrekking op de periode tot 1764. Omdat het echter smokkelhandel betreft is het echter moeilijk om vast te leggen of

¹⁵⁰ Ibid, 168; A. Tibbles, *Liverpool and the Slave Trade* (Liverpool University Press, 2018), 61.

¹⁵¹ Rawley, *London*, 39.

goederen uit Rotterdam die naar Man werden vervoerd daadwerkelijk werden gebruikt in de slavenhandel. Vooral voor een product als Franse brandewijn, een product dat naar veel verschillende plaatsen werd getransporteerd, is de link met slavenhandel moeilijk vast te stellen. Zoals eerder aangegeven ligt hier dan ook weer de nadruk op “facilitering” in plaats van directe bijdrage. Net als in het voorgaande hoofdstuk wordt hier de aandacht gegeven aan verschillende personen die direct of indirect de Liverpoolse slavenhandel hebben gefaciliteerd.

William & James Manson

Williams & James Manson was een Engelse firma dat zich in Rotterdam had gevestigd en sterk leek op de firma van Jacob Senserf & Zoon. Het bedrijf importeerde namelijk regelmatig tabak. Manson dreef echter relatief weinig handel met Londen. Het merendeel van zijn handel had betrekking op westelijke steden, zoals Bristol, Liverpool, en met name Glasgow en Greenock.¹⁵² De firma schijnt vanaf ongeveer 1750 actief te zijn geweest en kocht naast tabak ook andere uit kolonies afkomstige goederen in, zoals geelhout en katoen.¹⁵³ Tot aan 1766 werden er notariële akten opgemaakt die betrekking hadden op de firma, daarna wordt het niet meer genoemd. Hieruit blijken de laatste handelsactiviteiten in 1764 te hebben plaatsgevonden. Waarschijnlijk heeft dit met het feit dat in het jaar 1764 de smokkelhandel op Man grotendeels opgeheven vanwege het vervallen van de status van het eiland als belastingparadijs wat waarschijnlijk van invloed is geweest op de handelsactiviteiten van de firma. Een andere factor is dat William Manson waarschijnlijk in 1767 is overleden.¹⁵⁴

¹⁵² Londen: ONA 2433/941, 1021; 2754/114; 2976/842. Bristol: ONA 2433/821; 2752/404. Liverpool: 2619/16; 2747/69; 2750/529; Glasgow en Greenock: 2752/295, 298, 404, 478, 596, 723; 2753/161, 1012; 2754/3; 2757/113, 122, 215; 2976/336, 478, 642; 2978/257; 2980/158.

¹⁵³ Slechts in een enkele notariële akten wordt de import van andere goederen dan tabak genoemd. Zie bijvoorbeeld: ONA 2619/16; 2750/529; 2754/114.

¹⁵⁴ De laatste akte waarin de firma wordt genoemd is: ONA 2622/736. In het personenregister van Stadsarchief Rotterdam wordt niets over het overlijden vermeld van een van de twee firmanten. In

De betrokkenheid van de Mansons blijkt uit hun handelsrelaties met de Liverpoolse slavenhandelaar William Earle. Op 8 oktober 1760 bestelde Earle 2880 houten messen van de Rotterdamse firma en liet ze transporteren naar Douglas op het eiland Man, waar de Manx koopman John Joseph Bacon ze zou ontvangen.¹⁵⁵ Bacon was één van de voornaamste importeurs van Guinea-goederen op het eiland.¹⁵⁶ De messen werden geladen op het slavenschip *Prince Vada*. Dit schip was eigendom van Earle, Bacon en andere Liverpoolse en Manx (slaven)handelaren en voer regelmatig voor het halen van goederen op Man om vervolgens de reis voort te zetten naar Angola.¹⁵⁷ Zo blijkt dus dat de levering van goederen naar het eiland bestond uit een driepartijdige overeenkomst bestaande uit een Rotterdamse, Manx en Liverpoolse handelaar.

In het geval van Manson liep de facilitering van de Engelse slavenhandel grotendeels samen met de import van tabak in Rotterdam. Dit is gebleken uit een aantal handelscontracten waarin de verschillende bestemming van handelsschepen staan aangegeven. In de meeste gevallen voeren de schepen met handelswaaren van Manson of ballastscheeps direct naar west-Britse steden en keerden ze direct terug naar Rotterdam. Wie de leveranciers van tabak zijn komt in de notariële bronnen niet naar voren. Wel is het mogelijk dat één van hen James Dunlop was, een voorname tabakshandelaar in Glasgow. In een notariële akte staat namelijk vermeld dat James en William Manson in 1757 geld verstrekten aan William Dunlop, schipper op het schip de *President*, afkomstig uit Glasgow. Dit

een minder betrouwbaar uitzijnde bron wordt echter vermeld dat de Rotterdamse koopman William Manson in 1767 is overleden: Fiona's Finding Service, The Mansons.

<http://fionamsinclair.co.uk/genealogy/Caithness/Manson.htm> (laatst bezocht 28 mei 2019). Omdat de informatie logisch aansluit op mijn bevindingen uit primaire bronnen heb ik besloten deze overlijdensdatum voor waar te nemen.

¹⁵⁵ P. Earle, *The Earles of Liverpool: A Georgian Merchant Dynasty* (Liverpool University Press, 2015), 111.

¹⁵⁶ Manx National Heritage Library, *The Isle of Man and the Transatlantic Slave Trade* (Maart 2007), 2. <https://manxnationalheritage.im/wp-content/uploads/2016/11/info-sheet-The-Isle-of-Man-and-the-Transatlantic-Slave-Trade.pdf> (laatst bezocht 28 mei 2019).

¹⁵⁷ Slave Voyages, *Prince Vada*, reis ID 90911; Earle, *Earles*, 111.

schip zou vervolgens naar Philadelphia varen, hoogstwaarschijnlijk voor een lading tabak.¹⁵⁸ Heel misschien waren William en James Dunlop familie van elkaar en werkten ze samen in een firma, net als hoe William en James Manson zich in een firma hadden verenigd. In dat geval zou dat een handelsconnectie tussen Manson en Dunlop aannemelijk maken, maar hiervoor is niet voldoende bewijs.

Opvallend is dat een aantal tabaksschepen buiten Rotterdam werd uitgereed, zoals Zeeland of Dordrecht, om van daar naar Groot-Brittannië te gaan voor het afhalen van een lading tabak, wat vervolgens direct naar Rotterdam zou worden gebracht.¹⁵⁹ In een uitzonderlijk geval vertrok een schip ook vanuit Rotterdam naar Guernsey om daar een lading koopmanschappen op te halen om in Greenock en Glasgow te lossen en van daar tabak mee te nemen naar Rotterdam.¹⁶⁰ Waarschijnlijk ging het hierbij om een lading brandewijn uit Guernsey. Heel misschien leverde de firma van Manson op die manier ook brandewijn voor de Engelse slavenhandel naar bijvoorbeeld Liverpool, direct of indirect via het eiland Man. Hierover vertellen de notariële bronnen echter niets.

Wel zijn er twee handelscontracten waaruit blijkt dat James en William Manson mogelijk Guinea goederen lieten vervoeren naar Man. In januari 1759 werd een handelscontract afgesloten waarbij het schip *The Isabel*, Walter Dougall schipper, volladen met goederen afkomstig uit de firma William & James Manson naar Man zou varen om daar te lossen.¹⁶¹ In de Manx National Heritage Library staat een correspondentie uit april 1759 vermeld dat betrekking heeft tot hetzelfde schip en dezelfde schipper. Hierin staat vermeld dat er een lading van 600 vaten buskruit, een “kwantiteit” aan buskruit en wat musketten, “alleen geschikt voor de Guinea handel”, vanuit Rotterdam zou worden vervoerd naar Man. Het schip werd echter geconfisqueerd door de admiraliteit, maar werd in juli van dat jaar alsnog vrijgesteld om naar Man te varen. De goederen werden door verschillende

¹⁵⁸ ONA 2747/350.

¹⁵⁹ Voorbeelden hiervan zijn: ONA 2747/69; 2752/478.

¹⁶⁰ ONA 2754/3.

¹⁶¹ ONA 2754/108.

kooplieden op Man geïmporteerd en waren bestemd voor minstens zes Liverpoolse slavenschepen.¹⁶² Op basis van de notariële akte valt er te concluderen dat het zeer waarschijnlijk is dat de firma van Manson deze goederen had bevracht.

In 1763 vond een soortgelijke situatie plaats waarbij werd verklaard dat het schip *De Hoop*, Lambrecht Rubbezon schipper, “volladen met goederen” naar Man zou varen en daar te lossen. Vervolgens zou het schip naar Glasgow gaan om daar “Tabak of andere vrije en gepermitteerde Goederen en coopmanschappen” in te laden en naar Rotterdam te vervoeren.¹⁶³ Bij dit voorbeeld heb ik echter geen andere bronnen kunnen vinden op basis waarvan bevestigd kan worden dat het inderdaad om Guinea goederen gaat, maar op basis van eerdergenoemde bronnen is het aannemelijk dat ook deze levering naar Man betrekking heeft op Guinea goederen.

De handelswaren die Manson leverde waren minstens voor een deel afkomstig uit het Duitse achterland en werden via de Rijn naar Rotterdam getransporteerd.¹⁶⁴ Hierbij gaat het vooral om producten zoals kralen, maar ook messen, textiel en ijzerwaren werden uit dit gebied geïmporteerd.¹⁶⁵ Door wie de goederen precies in Rotterdam werden geïmporteerd is echter niet helemaal duidelijk. Vaak werden dit soort transacties geregeld door kooplieden die afkomstig waren uit het gebied waaruit ze importeerden.¹⁶⁶ Het is mogelijk dat voor de inkoop van de Duitse goederen de in Rotterdam gevestigde koopman Theodorus Martin Liebenrood verantwoordelijk was. In 1764 importeerden William & James Manson en Liebenrood gezamenlijk een lading geelhout uit Amerika via Liverpool.¹⁶⁷ Dit geeft blijk van een mogelijke connectie tussen de kooplieden en daarmee een

¹⁶² Manx National Heritage Library, Isle of Man, 5.

¹⁶³ ONA 2980/158.

¹⁶⁴ F. Brahm & E. Rosenhaft, *Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680-1850* (Woodbridge, The Boydell Press, 2016), 56.

¹⁶⁵ Ruderman, “Supplying the Slave Trade”, 191-227.

¹⁶⁶ Visser, *Verkeersindustrieën*, 26.

¹⁶⁷ ONA 2619/16.

handelsconnectie die het Rijnland zou verbinden met de Engelse slavenhandel. Het feit dat Liebenrood in 1765 overleed zou ook een mogelijke reden zijn geweest waarom de handelsactiviteiten van deze firma tot een stilstand kwamen. Voor deze handelsconnecties heb ik echter vooralsnog geen harde bewijzen kunnen vinden. Desondanks blijkt uit de bronnen dat William en James Manson een significante rol hebben gespeeld bij de facilitering van de Liverpoolse slavenhandel.

Jan Wolfers

Anders dan de andere individuen die in dit hoofdstuk worden besproken, was Jan Wolfers actief als schipper voor verschillende Rotterdamse kooplieden die handeldreven met Manx en Britse handelaren. Hij leefde waarschijnlijk van ongeveer 1720 tot 1775.¹⁶⁸ Wolfers schijnt rond het einde van de jaren veertig begonnen te zijn met als schipper. In zijn vroegste jaren, van ongeveer 1749 tot 1754, voer hij op het schip de *Vrede*, eigendom van de Rotterdamse kooplieden en reders Isaac en Zachary Hope.¹⁶⁹ Over deze kooplieden zal in het vervolg nader worden ingegaan. Uit de weinige informatie die uit deze periode gehaald kon worden bleek Wolfers goederen als boter en lijnzaad te vervoeren.¹⁷⁰ In 1754 kochten Isaac en Zachary Hope een nieuw schip op een werf in de buurt van Schiedam van de scheepsmaker Pieter van Zwijndrecht. Dit was de *Bonac*.¹⁷¹ Tot aan ongeveer 1770 voer Wolfers regelmatig op dit schip.

¹⁶⁸ In het personenregister van Stadsarchief Rotterdam staat geen geboortedatum vermeld, maar één van de mensen met de naam Jan Wolfers huwde in 1739 en werd in 1775 begraven. Zie hiervoor: <http://www.stadsarchief.rotterdam.nl/archieven?miaet=54&micode=1-01.1064&minr=21083231&miview=ldt>; http://www.stadsarchief.rotterdam.nl/archieven?miaet=18&micode=9999_21&minr=23680490&miview=ldt (laatst bezocht 29 mei 2019).

¹⁶⁹ ONA 2426/25.

¹⁷⁰ Dit blijkt uit de weinige keren waarin Jan Wolfers in deze periode staat vermeld in notariële akten, namelijk: ONA 2426/25; 2777/330.

¹⁷¹ ONA 2434/230; 2914/899.

Vanaf het moment dat Wolfers op de *Bonac* ging varen lijkt zijn taak ook te zijn veranderd, want vanaf dat moment zien we hem regelmatig luxegoederen importeren uit Engelse plaatsen, zoals Liverpool en Greenock. Het is niet verbazend dat, zoals al in veel eerdere voorbeelden is aangegeven, dat het hierbij vooral ging om tabak.¹⁷² In 1755 voer Wolfers met het nieuwe schip naar Liverpool om daar een lading tabak af te halen en aan William en James Manson te leveren in Rotterdam.¹⁷³ Interessanter echter, is dat in oktober 1758 een bevrachtingscontract werd afgesloten tussen de in Rotterdam gevestigde koopman William Davidson als bevrachter en Jan Wolfers als schipper van de *Bonac*. Waarschijnlijk was dit William Davidson Esquire of Muirhouse, een rijke Engelse koopman die zich in Rotterdam had gevestigd.¹⁷⁴ Wolfers zou eerst naar Douglas op het eiland Man varen om daar “koopmansgoederen” naartoe te vervoeren. Vervolgens zou de *Bonac* ballastscheeps naar Greenock en Liverpool varen voor een lading tabak en deze lading naar Rotterdam vervoeren om te leveren aan dezelfde bevrachter, William Davidson.¹⁷⁵ Het feit dat het schip naar Douglas voer om daar koopmansgoederen af te leveren geeft een redelijk vermoeden dat het ging om Guinea goederen, maar dit is niet met zekerheid te stellen.

In september 1761 vond er een soortgelijke situatie plaats. Er werd weer een bevrachtingscontract afgesloten, dit keer tussen Charles Allan, voor zijn firma Lionel Allan & Zonen, en Jan Wolfers. Op het moment dat dit contract werd afgesloten bevond Wolfers zich echter al in Douglas en zou het schip koers zetten naar Liverpool, om daar nog eens een lading goederen te lossen en te leveren. Tenslotte zou het schip met een lading tabak terugkeren naar Rotterdam of Duinkerken, afhankelijk van de orders van de tabaksleverancier in Liverpool. Indien

¹⁷² Om een aantal voorbeelden te noemen, tot 1759 zijn er drie vermeldingen waarin Wolfers naar Britse steden voer voor de import van tabak: ONA 2606/855; 2750/136; 2754/325.

¹⁷³ ONA 2750/529.

¹⁷⁴ J. Jones, William Davidson of Muirhouse, 1714 – 1794. Merchant in Rotterdam. Gepubliceerd in 1793. Scottish National Portrait Gallery, inventarisnummer SP IV 248.1.

¹⁷⁵ ONA 2606/855.

het naar Duinkerken zou varen, zou Wolfers eerst langs Rotterdam moeten gaan om documenten op te halen.¹⁷⁶ Waarschijnlijk waren deze documenten bedoeld om de neutraliteit van het schip te bewijzen tijdens de Zevenjarige Oorlog, maar waar het schip uiteindelijk naartoe voer wordt niet in latere akten vermeld. Hoe dan ook valt er uit dit voorbeeld te concluderen dat het verhandelen van goederen naar het eiland Man, wat deze goederen ook mochten zijn, veelal samenging met de import van tabak, zoals ook bij bevrachtingscontracten van de firma William & James Manson het geval was.

Dat Wolfers goederen leverde voor de slavenhandel blijkt wel uit Engelse archiefbronnen. Op 22 januari 1761 importeerde één van de voornaamste kooplieden op Man, Paul Bridson, een grote hoeveelheid Guinea goederen. Deze goederen werden door Jan Wolfers op de *Bonac* naar dat eiland gebracht. Bridson was gevestigd in de stad Douglas en speelde een belangrijke rol bij de import van dit soort goederen. De lading bestond uit kralen, Oost-Indische en Europese textiel, kaurischelpen en messen en bedroeg in totaal 4.056 pond sterling.¹⁷⁷ Helaas geeft de bron niet aan door welke firma de goederen op de *Bonac* waren ingeladen. In de notariële akten staat slechts vermeld dat Wolfers voor Allan en voor Davidson langs Douglas voer.¹⁷⁸ Dit maakt deze twee firma's mogelijk leveranciers van Guinea goederen. Van de firma van Allan is bekend dat het vaker tabak importeerde uit Groot-Brittannië naar Rotterdam. De vader van Charles Allan, Lionel Allan, importeerde bijvoorbeeld tabak uit Londen.¹⁷⁹ Over deze kooplieden is het echter moeilijk aan te geven in hoeverre zij waren betrokken bij de facilitering van de slavenhandel, aangezien er voor dit onderzoek de nadruk is gelegd op slechts een select aantal kooplui en firma's.

In juni 1763 werd de *Bonac*, samen met twee andere schepen die eigendom waren van Isaac en Zachary Hope, in Liverpool geconfisqueerd nadat ze werden

¹⁷⁶ ONA 2612/385.

¹⁷⁷ Manx National Heritage Library, Isle of Man, 2.

¹⁷⁸ ONA 2606/855; 2612/385.

¹⁷⁹ ONA 2433/1021.

betrapt op het vervoeren van Oost-Indische goederen naar het eiland Man. Voor elk van de schepen moest 2600 pond sterling betaald worden om ze weer vrij te stellen.¹⁸⁰ Waarschijnlijk ging het hierbij vooral om thee, maar uit een correspondentie tussen kooplieden uit Rotterdam en Man blijkt de *Bonac* een lading “East India goods” te hebben meegenomen, wat duidt op meer dan alleen thee. Ondanks deze gebeurtenis bleef Wolfers naar de westkust van Engeland varen, want in een notariële akte uit 1769 staat vermeld dat hij in dat jaar uit Liverpool arriveerde in Hellevoetsluis.¹⁸¹

Naast het feit dat Jan Wolfers goederen voor de slavenhandel leverde aan Bridson is dus gebleken dat hij in opdracht van meerdere in Rotterdam gevestigde kooplieden voer, wat hem als schipper een interessante tussenpersoon die met verschillende kooplieden had te maken binnen het handelsnetwerk dat was betrokken bij de smokkelhandel rondom Man. Of elk van deze kooplieden Guinea goederen leverde is helaas niet met zekerheid vast te leggen. In de volgende paragraaf zal ik wat meer licht geven over een handels- en bankiersfamilie waarvan de leden een belangrijke rol speelden binnen deze handelsconnecties.

Familie Hope

De familie Hope was oorspronkelijk van Schotse komaf. Tot aan de eerste helft van de zeventiende eeuw was de handelsfamilie actief in Edinburgh. Rond 1660 vestigde Henry Hope zich in Rotterdam met zijn vrouw, Anna, en zijn zoon, Archibald. De zaken verliepen hier echter niet zo succesvol en hij besloot te vertrekken naar Londen, waar hij in 1690 overleed. Zijn zoon Archibald nam zijn handelszaken in Rotterdam over en trouwde met de dochter van een Amsterdamse knopenmaker. Ook hield hij contact met zijn familie in Schotland,

¹⁸⁰ Extract of a letter from Herman van Yzendoorn to Mr Taubman, dated Rotterdam July 29 1763. Atholl Papers, AP X17-14. http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/ap_x1714.htm; Letter from Arthur Onslow, 22 August 1764. Atholl Papers, AP 40B-10 (laatst bezocht 29 mei 2019).

¹⁸¹ ONA 3264/251.

waaronder zijn neef, Charles Hope. In 1720 investeerden zowel Archibald als een zekere Henry Hope gezamenlijk minstens 3000 gulden in de oprichting van de MCC.¹⁸² Waarschijnlijk was deze Henry Hope de broer van Archibald.¹⁸³ Rond 1730 vestigden drie van Archibalds zonen, Archibald Jr. (?-1733), Thomas (1704-1779) en Adriaan (1709-1781), zich in Amsterdam. Archibald Jr. overleed echter in 1733, dus werd de compagnieschap die in 1734 werd opgericht bekend te staan als Thomas & Adria(a)n Hope.¹⁸⁴

Dit Amsterdamse bankiers- en handelshuis kwam onder andere bekend te staan om hun rol bij het afdekken van risico's en het in standhouden van de handel in luxegoederen in tijden van veranderende politieke omstandigheden, conflicten. Vooral tijdens de Zevenjarige Oorlog werden Thomas en Adriaan Hope hiermee rijk en kregen ze een goede reputatie.¹⁸⁵ Van de twee broers was Thomas de hoofdvertegenwoordiger. Toen Willem VI stadhouder werd Thomas Hope aangesteld tot directeur van de WIC in 1750, totdat Willem V in 1751 zijn vader verving als stadhouder. In 1756 werd Thomas nogmaals tot directeur benoemd, ditmaal niet van de WIC, maar van de VOC.¹⁸⁶ Deze positie zou Thomas tot 1770 behouden en werd daarna vervangen door zijn zoon, John Hope. Toen zijn zoon oud genoeg was werd hij erkend als lid van het handels- en bankiershuis in 1762. Deze werd daarom hernoemd naar "Hope & Co."¹⁸⁷ Naast de hiervoor genoemde activiteiten leende de firma ook geld uit aan plantages in Engelse en Deense plantages in West-Indië. In gevallen waarin de leningen niet op tijd terug konden worden betaald werd een deel van de productie betaald aan de Nederlandse investeerder. Op die manier kwam er dus ook een deel van de koloniale goederen

¹⁸² MCC-archief, 1581/9,16.

¹⁸³ Buist, *At Spes Non Fracta*, 16.

¹⁸⁴ Ibid, 3-8. Vanwege de internationale connecties en de afwezigheid van een gestandaardiseerde spellingswijze in de achttiende eeuw werd de naam zowel als Adrian als Adriaan gespeld. In het vervolg gebruik ik de Nederlandse spelling.

¹⁸⁵ Ibid, 8.

¹⁸⁶ Ibid, 9, 14-16.

¹⁸⁷ Ibid, 17-18.

bij de Amsterdamse Hopes terecht.¹⁸⁸ Dit speelde zich voornamelijk in de tweede helft van de jaren zestig van de achttiende eeuw af. Daarnaast verstrekten Hope & Co. ook leningen aan buitenlandse machten, zoals Rusland en Zweden, maar dit speelde zich vooral na de Zevenjarige Oorlog af.¹⁸⁹ Desondanks laat dit voorbeeld zien dat Hope & Co. een sterke positie als bankier had verworven gedurende de oorlog.

Het feit dat Thomas Hope gedurende een lange periode directeur van de VOC is geweest is een interessant gegeven, omdat zijn positie hem makkelijker in staat stelde om te bepalen hoe Oost-Indische goederen werden ingekocht en geveild.¹⁹⁰ Het zou daarom mogelijk zijn dat hij zijn positie gebruikte om goederen via Rotterdam te leveren naar het eiland Man. Het is helaas niet duidelijk in welke mate zij contact onderhielden met hun in Rotterdam gevestigde broers. Wel is bekend dat Thomas zakendeed met de eerdergenoemde William & James Manson. In een notariële akte uit 1755 staat vermeld dat de Mansons een som geld opeisten van Thomas & Adriaan Hope voor geleverde koopmanschappen. Hoewel er niet is genoemd welke goederen Manson leverde of welk bedrag de gebroeders Hope verschuldigd waren.¹⁹¹ Omdat de firma van Manson vooral tabak importeerde is het redelijk om te vermoeden dat de Rotterdamse kooplieden tabak leverden aan de gebroeders Hope. Het zou ook mogelijk zijn dat deze laatste betaalde in Guinea goederen die op veilingen van de VOC werden ingekocht, maar zoals vaker het geval is hiervoor in notariële akten geen bewijs voor te vinden.

Een andere handelsconnectie die Thomas en Adriaan onderhielden was die met de in Iers-Amerikaanse firma, Greg & Cunningham. De firma was in 1756 opgericht door de Ierse koopman Thomas Greg, een van de voornaamste kooplieden van Belfast, en de New Yorkse handelaar Waddell Cunningham. Zij waren kooplieden die zich eveneens bezighielden met de handel in luxegoederen,

¹⁸⁸ Ibid, 20.

¹⁸⁹ Ibid, 18-20.

¹⁹⁰ E. M. Jacobs, *De Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (Zeist: Teleac/NOT, 1997), 40..

¹⁹¹ ONA 2750/456.

maar speelden vooral een bemiddelende rol tussen continentaal Europa, de Britse eilanden en Amerikaanse steden, zoals New York en Boston. Het was mede dankzij hun positie als bemiddelaars dat het Noord-Atlantische gebied sterk was geïntegreerd op het gebied van (smokkel)handel, communicatie en verzekeringen.¹⁹² Zo zorgden zij er bijvoorbeeld voor dat schepen die van en naar Amerika voeren veilig hun bestemming konden bereiken zonder dat ze werden gecontroleerd op hun lading. Van deze firma kochten Thomas en Adriaan onder meer blauwhout.¹⁹³ Omdat William & James Manson eveneens hout importeerden uit Amerika en het feit dat zij goederen leverden aan Thomas & Adriaan Hope is het mogelijk dat zij dit doorverkochten aan hen. Het merendeel van de correspondenties met Greg & Cunningham verliep echter via de Rotterdamse gebroeders Hope.

Anders dan hun broers bleven Isaac (1710-1766) en Zachary (1711-1770) in het minder kapitaalkrachtige Rotterdam. Om die reden lag de nadruk van hun handelsactiviteiten dan ook niet in het verstrekken van leningen, maar in de koloniale goederenhandel. Een deel hiervan was smokkelhandel. De smokkelhandel bleef niet beperkt tot het eiland Man, maar ook van en naar Amerika werden er regelmatig goederen gesmokkeld.¹⁹⁴ Uit een aantal correspondenties tussen Greg & Cunningham en Isaac & Zachary Hope bleken de laatste twee vooral geïnteresseerd te zijn in blauwhout.¹⁹⁵ Naast blauwhout leverden Greg & Cunningham ook geregeld andere goederen aan die afkomstig waren uit Amerika, zoals Martinico suiker, katoen en cacao.¹⁹⁶ Naast de handel in goederen droeg de Rotterdamse firma ook bij aan het vervoeren van Duitse migranten naar Amerika op Engelse schepen.¹⁹⁷ Zo werd er in 1753 bijvoorbeeld

¹⁹² Truxes, *Greg & Cunningham*, 1-2.

¹⁹³ Ibid, 257-258.

¹⁹⁴ Truxes, *Greg & Cunningham*, 88-92.

¹⁹⁵ Ibid, 186-187.

¹⁹⁶ Truxes, *Greg & Cunningham*, 220.

¹⁹⁷ Truxes, *Greg & Cunningham*, 66, 132.

een chertepartij gesloten tussen Isaac & Zachary Hope als bevrachters van het schip en James Nevin als schipper op het schip de *Eastern Branch*, voor het vervoeren van zo veel mogelijk Duitse migranten afkomstig uit de Palts naar Philadelphia.¹⁹⁸ Hieruit blijkt dus dat de firma niet alleen vanwege de goederenhandel verbonden was in dit Noord-Atlantische handelsnetwerk, maar dat ook het vervoer van mensen een belangrijk onderdeel was van hun activiteiten.

Anders dan de goederen die ze via Greg & Cunningham inkochten, voeren de schepen van Isaac & Zachary Hope ook rechtstreeks naar Britse steden om van daaruit goederen te importeren. De *Indian Trader*, schipper John Blacket, voer bijvoorbeeld naar Londen voor tabak, katoen en suiker.¹⁹⁹ De *Prince of Wales* voer eveneens naar Londen voor tabak.²⁰⁰ Regelmatig voer schipper Jan Wolfers op de *Bonac* naar verschillende Engelse en Schotse steden, zoals we hiervoor hebben gezien. Opvallend is echter dat voor dit laatste schip in sommige akten alleen Zachary Hope en in andere zowel Zachary als Thomas, die zich in Amsterdam had gevestigd, als reder van dit schip worden genoemd.²⁰¹ Mogelijk was de ene helft van dit schip dat in bezit van Isaac & Zachary Hope en het andere deel van Thomas & Adriaan Hope. De *Vrede*, schipper Michiel Somer importeerde eveneens tabak, maar voer daarnaast ook naar Bordeaux voor wijnen “en andere goederen”.²⁰² Isaac & Zachary Hope liet verder ook bijvoorbeeld houtwaren brengen uit Duitsland.²⁰³ De firma importeerde dus een groot scala aan goederen van over een groot deel van de hele wereld, en ondanks hun Engelse connecties bleven hun handelszaken niet beperkt tot Groot-Brittannië.

Een deel van de schepen van Isaac en Zachary Hope waren buitgemaakte Franse schepen waren die tijdens de Zevenjarige Oorlog door Engelse

¹⁹⁸ ONA 2148/53.

¹⁹⁹ ONA 2757/336; 2762/87;

²⁰⁰ ONA 3226/479.

²⁰¹ Thomas Hope genoemd ook als reder genoemd in: ONA 2848/215.

²⁰² ONA 2752/267; 2753/5; 2754/192.

²⁰³ ONA 2147/252.

Kaapvaarders waren ingenomen. Deze werden door Greg & Cunningham ingekocht en daarna doorverkocht, zo blijkt uit verschillende offertes van Greg & Cunningham die ze aan de aanboden.²⁰⁴ Andere schepen, zoals de *Bonac*, werden in Rotterdam of in de buurt gebouwd en door de firma gekocht. Isaac & Zachary Hope waren partenreders van een groot aantal schepen. In een notariële akte uit april 1770 dat een maand nadat Zachary was overleden werd opgemaakt, staat vermeld dat zij deels in bezit waren geweest van minstens tien schepen. De schepen waren na hun dood overgeërfd aan Olivier van Vlierden Hope, de zoon van Maria van Vlierden en Zachary. Aan John Goddard (jr.), de zoon van de bekende John Goddard die in 1767 was overleden, werd volmacht gegeven om de schepen namens Olivier te verkopen.²⁰⁵ De families Hope en Goddard lijken goede relaties te hebben gehad, want de zoon van John Goddard trouwde in 1762 met Henrietta Maria Hope, de dochter van Henry Hope, wie de neef van Thomas en Adriaan Hope was.²⁰⁶ Helaas geven de notariële akten niet aan welk van de schepen geëkaapt waren. Veel van de namen zijn Engels, niet Frans, wat van geëkaapte Franse schepen te verwachten is.

Een ander enigszins interessant gegeven is dat vlak voordat Zachary overleed hij de reder Isaac Calis volmacht gaf om voor een aantal schepen Barbarijse paspoorten aan te vragen bij de Admiraliteit van de Maze, zoals de *Maasstroom*, de *Vrede*, de *Vriendschap* en de *Princes van Orange*.²⁰⁷ Waarschijnlijk werd beoogd om de schepen te gebruiken voor de handel op de Middellandse Zee door de latere eigenaren van de schepen, bijvoorbeeld voor de import van vruchten of wijnen uit Spanje en Portugal. Mogelijk zouden deze passen ook gebruikt kunnen zijn om op de West-Afrikaanse kust handel te drijven zonder het risico te lopen om aangevallen te worden door Barbarijse zeerovers. In juli 1770 werd opnieuw een Barbarijs paspoort aangevraagd, maar dit keer door de

²⁰⁴ Ibid, 187, 219.

²⁰⁵ ONA 2914/899.

²⁰⁶ Hazewinkel, *John Goddard*, 177; Buist, *At Spes Non Fracta*, 16.

²⁰⁷ ONA 2913/468, 480.

nieuwe reders, Weduwe Archibald Hamilton & Meijners, een Rotterdamse firma van de kooplieden Elisabeth Hamilton (telkens “Weduwe van Archibald Hamilton” genoemd) en Jean Gerard Francois Meijners.²⁰⁸

Op basis van de verscheidenheid aan producten en bestemming is er dus niet echt een specialisatie te constateren bij de schepen die door de Rotterdamse firma werd uitgereed, maar desondanks weten we dat op de *Bonac*, schipper Jan Wolfers, goederen voor de slavenhandel werden geleverd. Helaas geven de bronnen anders dan dit gegeven weinig informatie over hoe de gebroeders Hope anders de Engelse slavenhandel faciliteerden. Mogelijk kan hieruit geconcludeerd worden dat hun rol bij specifiek het faciliteren van de Engelse slavenhandel maar zeer beperkt was. De grotere hoeveelheid bronnen met betrekking tot de (smokkel)handel over het noordelijke gedeelte van de Atlantische Oceaan zien dat de Hopes in zowel Amsterdam als Rotterdam een belangrijke rol speelden bij de import van koloniale goederen naar de Republiek. Ook laat de connectie tussen Thomas & Adriaan Hope, Isaac & Zachary Hope en de firma William & James Manson zien dat er een rolverdeling te zien was, waarbij Thomas & Adriaan Hope vooral financiers waren, Isaac & Zachary Hope reders en William & James Manson de bevrachters van schepen die met Guinea goederen naar Isle of Man voeren.

Daniel de Jongh

Daniel de Jongh (1721-1796) was een Rotterdamse koopman en eigenaar van een kopermolen in de buurt van Apeldoorn. Hij kwam uit een Lutherse familie die eind zeventiende eeuw actief was als koperslagers in Amsterdam en aan het einde van de zeventiende eeuw naar Rotterdam is gemigreerd.²⁰⁹ Naast zijn activiteiten als koopman leende hij ook geld uit aan andere handelaren, investeerde hij in plantages in Suriname en was hij deels in bezit van schepen. De Jongh droeg

²⁰⁸ ONA 2915/317.

²⁰⁹ H. de Brie, Egodocumenten de Jongh, <http://hdebie45.deds.nl/Genea/Egodoc-dJ/Egodoc-dJ-1.html> (laatst bezocht 1 juni 2019).

anders dan de andere kooplieden die in dit hoofdstuk zijn besproken voor zover bekend niet bij aan de Engelse slavenhandel. Desondanks heb ik ervoor gekozen om hem hier kort te bespreken, ten eerste omdat hij correspondeerde met de MCC, een niet-Rotterdamse slavenhandelsfirma, en ten tweede, omdat het vooralsnog moeilijk te concluderen is dat hij niets met de Engelse slavenhandel te maken had, gezien de beperkte hoeveelheid informatie notariële akten verschaffen.

Daniel de Jongh handelde zowel in tin als koper. Koper haalde hij waarschijnlijk uit Zweden. Dit blijkt uit correspondenties met Zweedse firma's, waarin Daniel de Jongh vermeld staat als een van de belangrijkste correspondenten. Hij correspondeerde onder andere met de Stockholmse firma Arfwedsson, een handelshuis dat in de achttiende eeuw werd bestuurd door de gebroeders Abraham en Jacob Arfwedsson.²¹⁰ Gezien de grote hoeveelheden correspondenties die deze firma onderhield met kooplieden in heel Europa handelde de firma waarschijnlijk als bemiddelaar tussen verschillende kooplieden, vergelijkbaar met Greg & Cunningham. Een andere Zweedse firma waarmee Daniel de Jongh correspondeerde was een ijzerbedrijf dat in handen was van het handelshuis Warendorff & Co. van Joachim Daniel Warendorff, een rijke Zweedse koopman en tevens een van de belangrijkste importeurs van ijzer en koper. Deze Zweedse connecties moeten een belangrijke bron geweest zijn van koper. Interessant is ook, dat deze firma's correspondeerden met, en leenden van Thomas & Adriaan Hope.²¹¹ Op die manier was Rotterdam dus ook verbonden met Zweedse firma's.

Van het koper dat De Jongh importeerde produceerde hij koperwaren. Dit schijnt een van zijn belangrijkste handelsactiviteiten te zijn geweest, want van 1750

²¹⁰ J. Römelingh, *Een rondgang langs Zweedse archieven: Een onderzoek naar archivalia inzake de betrekkingen tussen Nederland en Zweden 1520-1920* ('s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1986), 433.

²¹¹ Carl Fredrik Lindahl, *Svenska millionärer. Minnen och anteckningar* (Stockholm, 1897-1905), 235-239.

tot zijn dood leverde hij regelmatig koperwaren aan de MCC. De goederen die hij leverde waren voornamelijk koperen bekkens, ketels, staven en armringen.²¹² Ook na zijn dood bleef zijn firma, genaamd Daniel de Jongh en Zoon, onder leiding van Daniel de Jongh Adriaanszoon en Erdwin Adrianus de Jongh corresponderen met de MCC. Zo bleef de familie van De Jongh tot in de negentiende eeuw koperwaren leveren aan de Middelburgse handelscompagnie.²¹³

Daniel de Jongh was niet de enige Rotterdamse koopman die goederen leverde aan de MCC. Ook de eerdergenoemde firma Hamilton & Meijners correspondeerde regelmatig met deze handelscompagnie. In de jaren 1740 leverde Elisabeth Hamilton onder de sociëteit van Mevrouw de Weduwe Archibald Hamilton en Jacques Rocquette meerdere malen goederen aan kooplieden op het eiland Man. In een van deze leveringen ging het om een lading brandewijn dat op een Rotterdams schip vanuit Bordeaux werd meegenomen naar Man. In sommige gevallen importeerden zij tabak nadat goederen op Man waren gelost.²¹⁴

Andere Rotterdamse correspondenten van de MCC waren onder andere Andries en Francois van Oudaan, Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen, Ferrand Whaley Hudig en Franco en Adrianus Dubbeldemuts.²¹⁵ Een correspondentie van Andries en Frans Oudaan uit 1760 laat zien dat er een correlatie was tussen de verkoop van goederen aan de MCC en de toegenomen handel met Engeland, wat zou hebben geleid tot hogere inkooprijzen voor de MCC:

“[...] Verwagten dat deeze goederen bij de aanstaande Verkoopning Vrij hooger als Laatste jaar Verkogt zullen worden om dat veel minder aangebragt is en dagelijks Veel Vraag Voor Engeland is en Moye partijen daar heenen gezonden Worden [...].²¹⁶

²¹² Zie bijvoorbeeld: MCC-archief 70.8/8-9, 101.

²¹³ MCC-archief 71.6/20, 23.

²¹⁴ ONA 2421/165; 2422/594; 2423/247.

²¹⁵ Zie hiervoor de verschillende correspondenties tussen Rotterdamse kooplieden en de MCC: MCC-archief, inventarisnummer 70.

²¹⁶ MCC-archief, 70.8/222.

De goederen die Oudaan leverde waren voornamelijk Oost-Indische kleden, een product dat veelal naar het eiland Man en Amerika werd gesmokkeld.²¹⁷ Dit is interessant, omdat het laat zien hoe de Rotterdamse economie met zowel de Engelse als de Zeeuwse slavenhandel was verbonden en hoe er een mogelijke concurrentie bestond over leveranciers uit Rotterdam.

Voor de invoer van tin was De Jongh afhankelijk van de VOC. De Compagnie importeerde tin uit Banka, een eiland in de buurt van Sumatra dat bekend is om de winning van tin. Zo staat in een notariële akte vermeld dat De Jongh tijdens een veiling in 1769 vierduizend pond tin uit Banka van VOC-kamer Hoorn had gekocht en dit in 1770 leverde aan Etienne Besuquet, een koopman in Rouen.²¹⁸ In datzelfde jaar volgde er nog een levering tin uit Banka aan dezelfde koopman.²¹⁹ Mogelijk droeg hij hiermee bij aan de Franse slavenhandel, maar over de Franse koopman is echter weinig informatie te vinden.

Daniel de Jongh verkocht zijn goederen niet alleen aan slavenhandelaren. Hij verkocht bijvoorbeeld ook zalm aan kooplieden in Rouen.²²⁰ Ook schijnt hij handelsconnecties te hebben gehad in Londen, want de Londense kooplieden Edward en John Seller waren hem in 1756 een bedrag verschuldigd van 1127 gulden.²²¹ Daarnaast was hij partenreder. Zo was hij met onder andere Bastiaan Molewater en Isaac Hope voor een-achtste deel mede-eigenaar van het schip *De Jongste Bastiaan*. Voor dit schip werden Turkse paspoorten aangevraagd bij de admiraliteit, welke net als de Barbarijse paspoorten werden gebruikt om veilig langs de Afrikaanse kust te varen.²²²

²¹⁷ Manx National Heritage Library, The Isle of Man, 2; Truxes, *Greg & Cunningham*, 88-89; MCC-archief, 70.8/104, 222.

²¹⁸ ONA 2994/414.

²¹⁹ ONA 2995/696.

²²⁰ ONA 3002/1197.

²²¹ ONA 2348/601.

²²² ONA 2179/656; De Groot-Teunissen, "Coopstad & Rochussen", 187.

Paul Bridson

De volgende twee kooplieden die hier worden besproken zijn twee van de voornaamste kooplieden op het eiland Man waarvan handelsconnecties met Rotterdamse kooplieden bekend zijn. Paul Bridson (1694-1771) is al in een aantal eerdergenoemde handelsrelaties voorgekomen en vervulde naast zijn rol als koopman een controlerende functie voor goederen die de belangrijkste havenstad van het eiland, Douglas, binnenkwamen. Bovendien had hij een vooraanstaande positie in het waarborgen van orde en veiligheid in de stad. Waarschijnlijk kwam hij oorspronkelijk uit Derbyhaven, waar hij wol en huiden uit Ierland importeerde. Rond 1745 vestigde hij zich in Douglas.²²³

Bridson werd hier een zeer rijke koopman en liet na zijn dood een grote hoeveelheid bezittingen achter aan zijn nabestaanden.²²⁴ Hij onderhield ook sterke banden met Liverpoolse slavenhandelaren. Een van zijn dochters trouwde met William Boats, een bekende slavenhandelaar in Liverpool. In de twintig jaren nadat Bridson zich in Douglas had gevestigd importeerde hij in totaal voor ongeveer £80.000 Britse pond aan Guinea goederen. Van schipper Jan Wolfers, die regelmatig naar het eiland voer, kocht hij 41% van alle Guinea goederen die door hem werden geleverd.²²⁵ Veel van de smokkelgoederen die Bridson importeerde waren niet alleen illegaal met betrekking tot de Britse wetgeving, maar hij ontdukte met zijn handelsactiviteiten ook de belastingen die op de goederen werden geheven. Hierdoor verdiende de hertog van Atholl, het hoogste gezag op het eiland, minder belastinggeld. Pas na zijn dood werd Bridson in 1791 beschuldigd wegens corruptie.²²⁶

²²³ Coakley, Manx Notebook, Paul Bridson 1694-1771, <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/people/business/pbridson.htm> (laatst bezocht 2 juni 2019).

²²⁴ Will Paul Bridson (Douglas), 1770, http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/famhist/wills/1770_pb.htm (laatst bezocht 2 juni 2019).

²²⁵ Ibid, Paul Bridson.

²²⁶ Ibid, 1792 Commissioner's Report, <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/1792/d034.htm>.

Bridson onderhield ook handelsrelaties met minstens een aantal andere Rotterdamse kooplieden of schippers dan Wolfers. Zo was een van deze kooplieden Pieter Theodorus van Teylingen. Hij was de zoon van Theodorus van Teylingen, wie in 1742 tot 1746 burgemeester is geweest van Rotterdam en tevens lid was van de Vroedschap. Pieter Theodorus werkte in compagnieschap met Jacques Rocquette en zij leverden verschillende keren brandewijn naar Douglas voor Paul Bridson. In 1758 werd een chertepartij gesloten en bepaald dat een schip vanuit Rotterdam naar Charente zou varen, waar het schip door de Franse kooplieden Etienne Augier & fils zou worden ingeladen met 160 stuks St. Martinus brandewijn. Deze “stuks” moeten in ieder geval een eenheid kleiner dan vaten geweest zijn, want de capaciteit van het schip was omtrent 120 vat. De lading brandewijn zou van Charente naar Douglas worden vervoerd en geleverd worden aan Paul Bridson.²²⁷ De firma van Augier was gelegen in de Franse plaats Cognac en was al sinds 1680 actief.²²⁸ Brandewijnhandelaren uit deze regio verkochten hun sterke drank ook onder andere aan Franse slavenhandelaren.²²⁹ Wellicht was deze brandewijn bedoeld voor de Liverpoolse slavenhandel. Helaas geeft de notariële akte niet aan of er ook meerdere partijen waren betrokken dan die hiervoor zijn genoemd.

Tot februari 1761 bleef Van Teylingen Franse brandewijn leveren aan Paul Bridson.²³⁰ Een maand later werd hij aangeklaagd door Willem van der Sluijs, de reder van het schip de *Ploeg*, waarvan de schipper in 1760 met Van Teylingen een chertepartij had afgesloten om brandewijn uit Oléron naar Douglas te vervoeren. Van Teylingen werd ervan beschuldigd dat het schip ten gevolge van de chertepartij te lang onderweg was.²³¹ In juli 1761 ging Van Teylingen failliet. Hij liet verschillende aktes opmaken voor de schipper van het schip *De Vrouwe Eleonora*,

²²⁷ ONA 2435/45.

²²⁸ Cullen, *Brandy Trade*, 166.

²²⁹ Ibid, 44-48.

²³⁰ ONA 2756/148, 630.

²³¹ ONA 2976/472.

waarbij de Manx kooplieden Ross, Black & Christian volmacht werd gegeven voor het ontvangen van 159 Britse pond aan vrachtpenningen van Paul Bridson.²³² Ross, Black & Christian waren net als Paul Bridson kooplieden in Douglas die Guinea goederen importeerden.²³³ Op basis van deze akten schijnt de brandewijnhandel tussen Rotterdam en Douglas niet erg winstgevend te zijn geweest voor Van Teylingen. Interessanter is dat ondanks de grote brandewijnindustrie in Rotterdam er toch veelal Franse brandewijn werd geëxporteerd naar Man, in plaats van het lokaal geproduceerde product. De reden hiervoor is onduidelijk, maar misschien hadden de Rotterdamse branderijen simpelweg niet dezelfde handelsconnecties als een aantal Rotterdamse firma's met Engelse namen die hier veelal besproken worden.

Naast Van Teylingen had Bridson ook connecties met de Rotterdamse firma Manlove & Gibb, bestaande uit de kooplieden Thomas Manlove en Christian Gibb. Zij leverden eveneens goederen naar Douglas, maar of dit specifiek bestemd was voor Bridson wordt in de akten niet aangegeven.²³⁴ Wel staat in een akte vermeld dat zij Bridson volmachtig maakten voor het ontvangen van geld "from any person or persons whatsoever in the Isle of Man" dat nog aan de Rotterdamse firma betaald moest worden.²³⁵

In 1760 zouden Manlove en Gibb op het schip *De Susanna Johanna*, schipper Jan Poort, goederen laten vervoeren naar Douglas. Het schip werd echter aangehouden door de commies-generaal van de Admiraliteit van de Maze. De goederen op het schip werden naar de Admiraliteitsmagazijnen gesleept om ze te controleren, maar na enkele dagen werden de goederen weer opnieuw in *De Susanna Johanna* geladen.²³⁶ De getuigen van deze gebeurtenis geven echter niet aan wat de precieze reden hiervoor was. Een mogelijke reden zou kunnen zijn dat

²³² ONA 2756/630; 2977/68

²³³ Manx National Heritage Library, The Isle of Man, 2.

²³⁴ ONA 2756/1001.

²³⁵ ONA 2756/628.

²³⁶ ONA 2976/34.

dit een voorzorgsmaatregel was gedurende de Zevenjarige Oorlog om er zeker van te zijn dat er geen wapens werden vervoerd naar oorlogvoerende landen, om de neutraliteit van de Republiek veilig te stellen. In ieder geval weten we dat levering van goederen door Manlove en Gibb niet als bezwaarlijk werd gezien door de Admiraliteit.

Er is een aantal andere mogelijke handelsconnecties van Bridson met Rotterdamse kooplieden. Zo liet Alexander Simpson voor zijn sociëteit van Livingston & Simpson regelmatig schepen uitreden om in verschillende plaatsen in Frankrijk wijn of brandewijn te halen en dit te vervoeren naar het eiland Man. In de akten worden geen Manx koopman genoemd, maar wel staat vermeld dat de schipper een kaplaken zou krijgen van vier guinees.²³⁷ Dit is een van oorsprong Indiase katoenen stof dat veelvuldig door slavenhandelaren naar Afrika werd gebracht om tot slaaf gemaakte Afrikanen mee te kopen. Om die reden werd het ook wel “negroskleed” genoemd.²³⁸ Dit kleine gegeven geeft voor mij echter genoeg reden om het aannemelijk te maken dat de importeur Paul Bridson was, of een van de andere Manx handelaren die Oost-Indische goederen importeerden. Het is immers onwaarschijnlijk dat een koopman die niet in Oost-Indische goederen handelde om in bezit te zijn van dit soort goederen, laat staan ermee te betalen.

Ook de Rotterdamse firma Pellans & Rose, vertegenwoordigd door Thomas Rose, leverde Franse brandewijn naar Douglas, waarvoor de schipper werd betaald in guinees. Opvallend echter is dat in een aantal bevrachtingscontracten staat vermeld dat in de scheepspapieren van het schip Trondheim (Noorwegen) stond weergegeven als bestemming voor de cognossementen van de lading, terwijl men overeen was gekomen dat de lading op Man zou lossen.²³⁹ Mogelijk

²³⁷ ONA 2756/31; 2756/1114. Een kaplaken was een som geld dat de schipper zou krijgen voor de vervoerde vracht, afhankelijk van de hoeveelheid goederen.

²³⁸ Huygens ING, Resources, VOC-glossarium, <http://resources.huygens.knaw.nl/vocglossarium/vocoutp> (laatst bezocht 2 juni 2019).

²³⁹ ONA 2756/105.

was dit een correctie op een eerder bevrachtingscontract dat op dezelfde datum werd gesloten, zoals in een geval waar te nemen is.²⁴⁰ Dit verklaart echter niet waarom precies in alle chertepartijen waarin bepaald werd dat de schipper een kaplaken zou ontvangen van guinees ook telkens werd bepaald dat de scheepspapieren “luydende moeten zijn op Dronthem [Trondheim]”.²⁴¹ In de gevallen waarin dit gebeurde waren of Livingston & Simpson of Pellans & Rose betrokken. Wellicht was dit een manier om de werkelijke bestemming geheim te houden ingeval het schip zou worden aangehouden door een Engels admiraliteitsschip.

Er zijn echter gevallen te noemen waarin Rotterdamse schepen via Man naar Trondheim voeren. Alle notariële akten die hiernaar wijzen hebben echter betrekking op de jaren 1750. Een voorbeeld hiervan is een bevrachtingscontract uit 1751 waarin werd bepaald dat een schip uit Rotterdam direct zou zeilen naar Douglas om daar een deel van de lading af te lossen en om vervolgens naar Trondheim te varen om de rest van de lading af te lossen. Hier werd timmerhout ingeladen, wat in Schotland zou worden afgeleverd. Het schip werd in Schotland vervolgens ingeladen met tabak, wat naar Rotterdam werd gebracht.²⁴² Hier is weer het handelspatroon te zien waarin de handel op het eiland Man gecombineerd gaat met de import van tabak.

John Taubman

John Taubman (1723-1799) was net als Bridson een belangrijke koopman en politicus in Castletown op het eiland Man. Hij was veertig jaar lang lid van de House of Keys (een soort Tweede Kamer in het Manx parlement) en werd in 1763

²⁴⁰ ONA 2756/1111. Deze chertepartij werd door een andere chertepartij overschreden, zie hiervoor: ONA 2756/1114.

²⁴¹ ONA 2756/105; 2756/1114; 2757/187.

²⁴² ONA 2746/119. Een ander voorbeeld van dit handelspatroon is te vinden in: ONA 2347/207

benoemd tot rechter op het eiland Man.²⁴³ Hij had handelsconnecties met onder andere Liverpoolse slavenhandelaren en investeerde slavenschepen, zoals de *Prince Vada*, een eerdergenoemd schip dat door William Earle werd uitgereed.²⁴⁴ In 1777 was Taubman medeoprichter van de Isle of Man Bank.²⁴⁵

Taubman had ook connecties met Rotterdamse kooplieden, waaronder Peter Fox, maar met name ook Herman van Yzendoorn (1700? - 1774), waarmee hij regelmatig correspondeerde en bemiddelde voor transacties tussen hem en kooplieden op het eiland Man.²⁴⁶ Van Yzendoorn was een Rotterdamse koopman die tevens ook een groot aantal connecties had met Ierse kooplieden, waaronder de firma Greg & Cunningham, waarmee hij veel brieven uitwisselde. Aan hen verkocht hij onder andere wapens ijzerwaren en thee. Ook dreef hij handel met Ierse kooplieden in St. Eustatius en leverde hij goederen naar verschillende kolonies in de Cariben en Noord-Amerika.²⁴⁷

Waar de handelsconnecties tussen Van Yzendoorn en Greg & Cunningham betrekking hadden op de handel met Amerikaanse kolonies, gingen de correspondenties tussen hem en Taubman over de smokkelhandel op Man.²⁴⁸ In 1762 gaf Taubman zeer uitgebreide instructies voor het smokkelen van goederen, waarschijnlijk brandewijn, uit Spanje. Hierbij bemiddelde de Zwitserse koopman Jacob Emery die zich in Barcelona had gevestigd. Van Yzendoorn ontving instructies van beide kooplieden en werden aan de notaris in Rotterdam gepresenteerd. De instructies van Taubman staan in de notariële akte getranscribeerd. Het is echter vrij moeilijk te interpreteren wat er precies werd geleverd en met welk motief de instructies werden gegeven:

²⁴³ F. Coakley, Manx Notebook, Index to Transcribed Atholl Papers, http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/ap_x1722.htm (laatst bezocht 3 juni 2019).

²⁴⁴ Manx National Heritage Library, Isle of Man, 3; Slave Voyages, *Prince Vada*, reis ID 90911

²⁴⁵ Coakley, Manx Notebook, George Quayle.

²⁴⁶ ONA 2749/449; ONA 2757/771.

²⁴⁷ Truxes, *Greg & Cunningham*, 66, 101-102.

²⁴⁸ Extract of a letter from Herman van Yzendoorn to Mr Taubman, dated Rotterdam July 29 1763. Atholl Papers, AP X17-14.

P. S. I expect Mr Emery has already or will soon give you orders to Insure 600 Doz. Bar[celon]a hands^s[?] but would not incline to give more than 5 or 6 p[er] Cent [interest] at most.

[19 februari 1762]

P. S. Since writing this letter I am favoured with yours of 29 ult[im]o [januari] and observe you had affected Insura[nce] on the *Anna Catherina*, Mattheus Peterson Master from Bar[celon]a to Rotterdam at 4 p[er] Cent which is well. I find this ship is determined upon coming to Rotterdam and there to take fresh Papers, which will of course make the freighters lyable to your dutys & charges, which run very high & will make my handf^s[?] come very dear, But pray cannot you take no notice of the handf^s[?] and lett them pass unnoticed for the Papers for the Brandy will be sufficient to cover the whole cargo, and thereby I would save the duty and charges of your Port, which I must beg you'll see to prevent. It would not be amiss if you enclosed this my Letter for Jacob Emery and have him to Execute the order therein in your name & on your account as the order therein mentioned and to observe the directions therein.²⁴⁹

Hierna verklaarde Van Yzendoorn dat de lading bestemd was voor Castletown en eigendom van Taubman.²⁵⁰ Uit de brieven blijkt dat het schip langs Rotterdam moest varen om “nieuwe papieren” op te halen, waarschijnlijk in verband met de Zevenjarige Oorlog. Hierdoor liepen de bevrachters het risico om hoge belastingen te betalen, maar er werd van alles gedaan om dit te vermijden. Immers, de smokkelhandel op Man draaide om het ontwijken van hoge belastingen.

Van Yzendoorn schijnt niet geheel op de hoogte zijn geweest van de wetgeving rondom het eiland Man. Toen Taubman hem in 1763 informeerde dat de *Bonac* was geconfisqueerd in Liverpool antwoordde Van Yzendoorn dat hij niets wist van een wet die veertig jaar eerder was geïmplementeerd die schepen met Oost-Indische goederen bestemd voor Man confisqueerbaar maakten. Volgens

²⁴⁹ ONA 2757/563.

²⁵⁰ Ibid.

Van Yzendoorn zou de Britse Kroon een inbreuk hebben gedaan op de soevereiniteit van de hertog van Atholl,²⁵¹ In 1762 werden een aantal agenten van Liverpool naar Man gestuurd die tot 20 augustus 1763 toezicht zouden houden en drie van de zeven schepen die daar hun lading hadden gelost confisqueerden.²⁵² In het daaropvolgende jaar werden er vanuit verschillende Britse steden onderzoeken gedaan naar de smokkelhandel op het eiland en kwam men tot de conclusie dat er grote inbreuk werd gedaan op de belastinginkomsten van het Britse koninkrijk.²⁵³ Zo kwam het ertoe dat de controle rondom Man steeds strenger werd, waardoor al voor 1765 de smokkelhandel in Guinea goederen in feite ten einde kwam.

Interessant zijn twee notariële akten waarbij bemanningsleden van het in Rotterdam uitgerede schip *De Jongste Cornelis* (bevrachter is niet genoemd) verklaarden dat drie kooplieden, waaronder Taubman, in Derbyhaven op de uitkijk stonden voor buitenlandse schepen die richting Douglas voeren. Het schip voer op 1 december 1764 langs Derbyhaven. Schipper John Mackiver gaf aan geen instructies te hebben gekregen dat er iemand voor hem bij Derbyhaven zou wachten. Overigens verklaarde de schipper gedurende de hele reis niet te zijn achtervolgd door “Kings ships or Cutters”, oftewel Engelse admiraliteitsschepen. Toen het schip aan wal was gekomen werd de schipper gewaarschuwd dat het gevaarlijk was om verder te zeilen naar Douglas. Opvallend genoeg was de gegeven reden hiervoor dat de weersomstandigheden niet gunstig waren en het schip niet in goede staat was om de reis voort te zetten. Toen het weer gunstiger werd vertrok *De Jongste Cornelis* naar Douglas, maar kwam het schip tegen een klip terecht en raakte het beschadigd.²⁵⁴ Het is opmerkelijk dat de waarschuwing

²⁵¹ Extract of a letter from Herman van Yzendoorn to Mr Taubman, dated Rotterdam July 29 1763. Atholl Papers, AP X17-14.

²⁵² Letter from Arthur Onslow, 22 August 1764. Atholl Papers, AP 40B-10.

²⁵³ Zie hiervoor de verschillende brieven met betrekking tot het onderwerp: “smuggling from Isle of Man, 1764” in de Manx Notebook, <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/index.htm>.

²⁵⁴ ONA 2619/785; 2620/957.

niets te maken met de controle van Engelse admiraliteitsschepen. Zoals in de correspondentie tussen Taubman en Van Yzendoorn is gebleken was hij namelijk een belangrijke correspondent en informant wat betreft de smokkelhandel op Man en was hij zeer zeker op de hoogte van de controle op het eiland. Anders dan wat de notariële akte ons vertelt is het aannemelijker dat Taubman hier stond om de bemanning van schepen uit Rotterdam juist te waarschuwen of inlichtingen te geven in het belang van de smokkelhandel.

Naast zijn rol als importeur van Guinea goederen speelde Taubman dus ook een belangrijke rol als correspondent van Van Yzendoorn, met wie hij informatie deelde over de stand van zaken met betrekking tot de smokkelhandel op het eiland Man.

Conclusie

In deze scriptie zijn verschillende aspecten besproken die aangeven hoe Rotterdam met de Engelse slavenhandel was verbonden in de achttiende eeuw. Zoals in het eerste hoofdstuk is gebleken ontwikkelde Rotterdam zich in de zeventiende eeuw tot een belangrijke handelsstad en droeg de gunstige ligging van de stad bij aan het verbinden van verschillende overzeese gebieden met het achterland. Voor de Rotterdamse nijverheid en industrie was het goederenvervoer uit landen als Engeland en Frankrijk tevens van cruciaal belang. Om die redenen waren er al vóór de achttiende eeuw de fundamenten gelegd voor de internationale handelsbetrekkingen tussen Rotterdam en Engelse steden die uitgroeiden tot grote spelers in de trans-Atlantische slavenhandel.

Wat Rotterdam echter in het bijzonder uniek maakte was de grote groep Britse migranten die zich sinds de zeventiende eeuw in deze stad zijn komen vestigen. Zij waren vaak onderdeel van de Fellowship of Merchant Adventurers, Quakers of simpelweg entrelopers. Ook in de achttiende eeuw bleven veel Britse kooplieden in Rotterdam gevestigd. Dit maakte de stad grotendeels immuun voor de navigatieakten die in 1651 en 1660 werden ingevoerd. De Britse kooplieden in Rotterdam konden dit probleem dankzij hun status en connecties grotendeels negeren. Hierdoor ontstonden handelsconnecties met Engeland en kreeg de Maasstad haar bijnaam 'Little London', en omdat de toekomstige generaties van Britse migranten ook in de achttiende eeuw actief bleven, bleef ook de Rotterdamse economie verbonden met die van Engelse steden. Hiermee is dus gebleken dat Rotterdam een unieke stad was in de Republiek wat betreft de Britse handelsconnecties.

In de twee laatste hoofdstukken is er vervolgens gekeken naar hoe hoofdzakelijk de Engelse slavenhandel werd gefaciliteerd door Rotterdamse kooplieden, bovenop de handel in koloniale goederen. Hoewel het vooral Engelsen waren die de handel tussen Engeland en Rotterdam bepaalden, waren het in de eerste helft van de achttiende eeuw voor zover bekend alleen één Engelse en één

Nederlandse firma die de slavenhandel faciliteerden, namelijk Jacob Senserf & Zoon en Bastiaan Molewater & Zoon. De facilitering van de Engelse slavenhandel geschiedde door middel van bevrachting van Londense slavenschepen in Rotterdam, waarna de reis werd voortgezet. Uit notarieel archiefonderzoek is gebleken dat de firma van Senserf & Zoon connecties met de South Sea Company, door middel van zowel aandeelhouderschap als ook het daadwerkelijk bevrachten van schepen met goederen, tot ongeveer 1750. Ook voor de firma Thomas Hall & Co., die vanaf 1730 tot ongeveer 1750 actief was in de slavenhandel, bevrachtte Senserf schepen. Bovendien was Senserf voor Thomas Hall een belangrijke informant met betrekking tot de prijzen van goederen in de Republiek. De rol van Bastiaan Molewater was beperkt tot een kortere periode van ongeveer 1720 tot 1731 waarin hij schepen bevrachtte van de Londense koopman Humphry Morice. Net als veel Engelse kooplieden in Rotterdam waren zowel Senserf als Molewater voorname importeurs van tabak. Er zou daarom geconcludeerd kunnen worden dat de facilitering van de Engelse slavenhandel grotendeels samenhang met de tabakshandel. Daarnaast kan ook gezegd worden dat Rotterdam voor zowel de Londense slavenhandel als voor de MCC een significante betekenis heeft gehad. In beide gevallen waren Britse kooplieden betrokken. Als we alleen naar de notariële akten kijken, schijnt de handel in Guinea goederen vergeleken met andere handelsactiviteiten van de eerdergenoemde kooplieden echter relatief klein te zijn geweest.

In de jaren 1740 en de tweede helft van de achttiende eeuw kwamen zowel de smokkelhandel op het eiland Man als de Liverpoolse slavenhandel op. Net als bij de voorbeelden uit de eerste helft van de achttiende eeuw liepen de slavenhandel-gerelateerde zaken van de firma William & James Manson grotendeels samen met de import van tabak. Veel van de schepen die zij bevrachtten werden uitgereed door Isaac & Zachary Hope, een voorname reders- en handelsfirma in Rotterdam. Willam en James Manson hadden ook connecties met Thomas & Adriaan Hope in Amsterdam. Uit de notariële akten is niet precies

te achterhalen wat deze connecties inhielden, maar waarschijnlijk kochten Thomas en Adriaan Hope koloniale goederen zoals tabak in via Manson. Mogelijk waren zij ook leveranciers van VOC-goederen die via William & James Manson naar Liverpool werden vervoerd. In Liverpool was het voornamelijk de slavenhandelaar William Earle waarmee waarvoor de Rotterdamse firma goederen leverde. Hierbij fungeerde Paul Bridson als tussenpersoon.

Jan Wolfers biedt een interessant “tussenperspectief” als schipper van de *Bonac*. Het schip was eigendom van Isaac & Zachary Hope en werd uitgereed voor verschillende Engelse firma's in Rotterdam, waaronder die van William en James Manson. Uit Engelse archiefbronnen is gebleken dat Paul Bridson als belangrijke importeur van Guinea goederen veel via Wolfers inkocht. Uit de notariële akten is echter gebleken dat Wolfers ook goederen leverde naar Douglas voor Lionel Allan & Zonen en William Davidson. Hoewel het niet met zekerheid is te stellen, bestaat er een mogelijkheid dat deze handelaars ook Guinea goederen leverden. Onderzoek naar hen zou daarom een interessant vervolgtraject kunnen zijn.

De gebroeders Hope in zowel Rotterdam en Amsterdam onderhielden niet alleen handelsconnecties met William & James Manson, maar waren vooral belangrijke importeurs van koloniale goederen uit Amerika. Ze correspondeerden regelmatig met twee centrale kooplieden binnen dit handelsnetwerk: Thomas Greg en Wadell Cunningham. Zij fungeerden weer als tussenpersonen binnen een gigantisch handelsnetwerk rondom de gehele Atlantische Oceaan. De gebroeders Hope waren vooral belangrijke handelaars in koloniale goederen gedurende de Zevenjarige Oorlog, gedurende welke de smokkelhandel van Guinea goederen via het eiland Man voornamelijk plaatsvond. Notarieel archiefonderzoek heeft helaas betrekkelijk weinig nieuwe informatie opgeleverd wat betreft hun directe connecties met Engelse slavenhandelaren, maar de notariële akten hebben wel aangegeven dat ze via de firma van Manson dus indirect de slavenhandelaren faciliteerden.

Net als de gebroeders Hope participeerde ook Herman van Yzendoorn in het Noord-Atlantische handelsnetwerk, maar vooral interessant zijn de briefuitwisselingen tussen hem en John Taubman, die net als Paul Bridson een belangrijke importeur van Guinea goederen was. Zoals uit notariële akten is gebleken leverde Van Yzendoorn brandewijn aan Taubman, wat mogelijk in de slavenhandel werd gebruikt. Interessant is dat, anders dan verwacht zou worden van de grote brandewijnproductie in Rotterdam, dit product werd geïmporteerd uit andere Europese landen, met name Frankrijk en Spanje. Het is echter moeilijk gebleken om de brandewijnhandel met Manx kooplieden te linken met Engelse slavenhandel. Het was Taubman die Van Yzendoorn informeerde over de confiscatie van de *Bonac*, een schip van Isaac & Zachary Hope. Op die manier waren al deze kooplieden geconnecteerd aan elkaar als informanten in het handelsnetwerk rondom het eiland Man.

In dit onderzoek is ook getracht handelsconnecties te vinden tussen Rotterdamse kooplieden die goederen leverden aan de MCC enerzijds en Engelse slavenhandelaren. Hierbij is vooral gekeken naar de handelsactiviteiten van Daniel de Jongh, die als koperhandelaar regelmatig koperwaren leverde voor de Zeeuwse slavenhandel. Uit notarieel archiefonderzoek is echter geen connectie tussen hem en Engelse slavenhandelaren gebleken. Wel is gebleken dat Elisabeth Hamilton rond 1740-1750 brandewijn leverde aan kooplieden op Man en handelsconnecties onderhield met de MCC, maar wat de connecties precies inhielden en hoe kooplieden met elkaar waren verbonden wordt vaak niet duidelijk.

Dit is een significante beperking van de hoofdbronnen die voor dit onderzoek zijn gebruikt: notariële akten. Hoewel ze in eerste instantie kunnen bijdragen aan het bevestigen van connecties tussen kooplieden, zeggen ze uiteindelijk heel weinig over de aard van de connecties. Bovendien zijn de observaties die hieruit kunnen worden gemaakt vaak incidenteel. Het gevolg hiervan is dat veel van mijn conclusies zijn gebaseerd op speculaties en verschillende malen zeer oppervlakkig handelsrelaties zijn geconstateerd die niet

veel bijdragen aan de kennis over de Rotterdamse facilitering van de slavenhandel. Dit wil niet meteen zeggen dat verder notarieel onderzoek niet zinvol is. Er zijn immers nog heel wat Rotterdamse kooplieden waarnaar verder onderzoek wat betreft dit onderwerp waardevol kan zijn.

Voor vervolgonderzoek is het echter aan te raden om Engelse archiefbronnen door te nemen. Een aantal van deze bronnen een vollediger beeld geven op zichzelf beter bewijsmateriaal voor Rotterdamse betrokkenheid bij de Engelse slavenhandel dan welke notariële akte dan ook. Om een aantal voorbeelden te noemen, de Davenport Papers zouden de handel vanuit het perspectief van Liverpoolse slavenhandelaren kunnen belichten. Bronnen in de Manx National Heritage Library, zoals de Goldie Taubman Papers bevatten informatie over de handelszaken van John Taubman en de Private Papers of Thomas Hall & Co, zouden mogelijk wat meer kunnen vertellen over de handelsrelaties tussen Senserf en Hall. Met andere woorden, dit onderzoek heeft veel gaten achtergelaten die vrijwel zeker met behulp van niet-gedigitaliseerde Engelse bronnen opgevuld kunnen worden. Ondanks al deze beperkingen is er met dit onderzoek een poging gewaagd om de betekenis van Rotterdam voor de trans-Atlantische slavenhandel in een breder perspectief te plaatsen.

Bronnen

Bibliografie

Antunes, C. A. P. & A. Polónia, *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Leiden: Brill, 2016.

Brahm, F. & E. Rosenhaft, *Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680-1850*. Woodbridge, The Boydell Press, 2016.

Brandon, P., "Rethinking capitalism and slavery: New perspectives from American debates." *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 12, No. 4 (2015): 117-137.

Buist, M. G., *At Spes Non Fracta: Hope & Co. 1770-1815. Merchant Bankers and Diplomats at Work*. Proefschrift, Den Haag: Martinus Nijhoff, 1974.

Chaudhuri, K. N., *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760*. Cambridge University Press, 1978.

Coleman, D. C. & P. Mathias, *Enterprise and History: Essays in Honour of Charles Wilson*. Cambridge University Press, 2006.

Cullen, L. M., *The Brandy Trade Under the Ancien Régime: Regional Specialisation in the Charente*. Cambridge University Press, 1998.

Doormont, M.R. & R. Vroom, "'Little London': Engelse kooplieden te Rotterdam in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw." *Rotterdams Jaarboekje* (1985): 197-218.

Earle, P., *The Earles of Liverpool: A Georgian Merchant Dynasty*. Liverpool University Press, 2015.

Emmer, P.C., *De Nederlandse Slavenhandel, 1500-1850*. Amsterdam: De Arbeiderspers, 2000.

Engerman, S. L., "The Slave Trade and the British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis." *Business History Review* XLVI, No. 4 (1972): 430-443

Engerman, S. L. & E. D. Genovese, *Race and slavery in the Western hemisphere*. Princeton: Princeton University Press, 1975.

Graham, A., *Corruption, Party and Government in Britain, 1702-1713*. Oxford University Press, 2015.

Groot-Teunissen, I. de, "Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen: Twee Rotterdamse Slavenhandelaren in de Achttiende Eeuw." *Rotterdams Jaarboekje* (2005): 171-201.

Hazewinkel, H.C., "John Goddard, Engels koopman te Rotterdam, 1690-1767." *Rotterdams Jaarboekje* 1948 (1948): 143-178.

Heijer, H. den, *Geschiedenis van de WIC*. Zutphen: Walburg Pers, 1994.

Heijer, H. den, *Goud, Ivoor en Slaven: Scheepvaart en Handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*. Zutphen: Walburg Pers, 1997.

Hyde, F. E., B. B. Parkinson & S. Marriner, "The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade." *The Economic History Review* 5, No. 3 (1953): 368-377

Inikori, J. E., *Africans and the Industrial Revolution in England: A Study in International Trade and Economic Development*. New York: Cambridge University Press, 2002.

Jacobs, E. M. *De Vereenigde Oost-Indische Compagnie*. Zeist: Teleac/NOT, 1997.

Kok, G. de, "Cursed Capital: The Economic Impact of the Transatlantic Slave Trade on Walcheren around 1770." *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 13, no. 3 (2016): 1-27.

Lintum, C. te, *De Merchant Adventurers in de Nederlanden: een bijdrage tot de geschiedenis van den Engelschen handel met Nederland*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1905.

Louwman, J., "De handel in meekrap te Rotterdam in de achttiende eeuw". *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 5, jaargang 1 (1943): 171-184.

McDonalds, R. A., "The Williams Thesis: A Comment on the State of Scholarship". *Caribbean Quarterly* 25, No. 3, Social Change (1979): 63-68.

Murray, W. G. D., "De Rotterdamsche Toeback-Coopers," *Rotterdamsch Jaarboekje* 1943 (1943): 19-83.

Oordt van Lauwenrecht, H. van, "De Suikerraffinage te Rotterdam". *Rotterdams Jaarboekje* reeks 2, jaargang 6 (1918): 48-56.

Oostindie, G. & J. V. Roitman, *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders*. Leiden, Brill, 2013.

Ormrod, D., *The Rise of Commercial Empires: England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*. Cambridge University Press, 2003.

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

Parks, A. F., *Williams Parks: The Colonial printer in the Transatlantic World of the Eighteenth Century*. The Pennsylvania State University Press, 2012.

Paul, H., *The South Sea Bubble: An economic history of its origins and consequences*. London and New York: Routledge, 2011.

Postma, J. M., *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. New York: Cambridge University Press, 1990.

Postma, J. M. & V. Enthoven *Riches from Atlantic commerce. Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817*. Leiden: Brill, 2003.

Rawley, J. A., *London, Metropolis of the slave trade*. Columbia & London: University of Missouri Press, 2003.

Rawley, J. A. & S. D. Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade: A History, revised edition*. Lincoln and London: University of Nebraska Press, 2005.

Reijn, J. A. van, "Benjamin Furly: Engels koopman (en meer!) te Rotterdam, 1636-1714". *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 9, jaargang 3 (1985): 219-248.

Roessingh, H. K., *Inlandse tabak: expansie en contractie van een handelsgewas in de 17^e en 18^e eeuw in Nederland*. Zutphen: Walburg Pers, 1976.

Römelingh, J., *Een rondgang langs Zweedse archieven: Een onderzoek naar archivalia inzake de betrekkingen tussen Nederland en Zweden 1520-1920*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1986.

Rossum, M. van & K. Fatah-Black, "Een Marginale Bijdrage? Van "winstgevendheid naar de economische groei van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel. Repliek van de auteurs op de reactie van Piet Emmer." *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 9, No. 4 (2012): 71-78.

Rossum, M. van & K. Fatah-Black, "Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel." *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 9, no. 1 (2012): 3-29.

Ruderman, A., "Supplying the Slave Trade: How Europeans met African Demand for European Manufacturing Products, Commodities, and Re-export, 1670-1790". Phd diss., Yale University, 2016.

Schoor, A. van der, *Stad in aanwas: Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*. Zwolle: Waanders Uitgevers, 1999.

Truxes, T. M., *Letterbook of Greg & Cunningham, 1756-1757: Merchants of New York and Belfast*. Oxford University Press, 2001.

Visser, C., *Verkeersindustrieën te Rotterdam in de Tweede Helft der Achttiende Eeuw*. Benedictus, 1927.

Vries, J. de, "Eenvoud in Meervoud: Enige Rotterdamse Aspecten der Propositie van 1751". *Rotterdams Jaarboekje* 7, no. 7 (1969): 250-263.

Williams, E., *Capitalism and Slavery*. University of North Carolina press, 1944.

Wilson, C., *Anglo-Dutch Commerce and Finance in the 18th Century*. Cambridge University Press, 1966.

Archiefbronnen

Atholl Papers (voor zover gedigitaliseerd, <http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/index.htm>):

AP 40B-6, http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/ap_40b06.htm

AP 40B-10, http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/ap_40b10.htm

AP X17-14, http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ap/ap_x1714.htm

MCC-Archief. Zeeuws Archief, toegangsnummer 20:

MCC 70

MCC 70.8/8-9, 101, 104, 222.

MCC 71.6/20, 23

MCC 1581/9,16

Oud Notarieel Archief. Stadsarchief Rotterdam, Notariële Akten:

ONA 1517/86

ONA 1529/134

ONA 1532/355

ONA 1835/323, 465

ONA 1892/334

ONA 1982/370

ONA 2090/215

ONA 2093/175

ONA 2097/858

ONA 2121/66-68

ONA 2123/769

ONA 2147/252

ONA 2179/656
ONA 2183/699
ONA 2221/379, 876
ONA 2226/191, 301
ONA 2324/441
ONA 2328/587
ONA 2433/941, 1021
ONA 2338/760
ONA 2341/347, 777
ONA 2347/207
ONA 2348/601
ONA 2421/165
ONA 2422/594
ONA 2423/247
ONA 2426/25
ONA 2433/821, 1021
ONA 2434/230
ONA 2435/45
ONA 2560/102
ONA 2606/855
ONA 2612/385
ONA 2619/16, 785
ONA 2620/957
ONA 2622/736
ONA 2746/119
ONA 2747/69, 350
ONA 2749/449
ONA 2750/136, 456, 529
ONA 2752/267, 295, 404, 478, 596, 723
ONA 2753/5, 161, 1012
ONA 2754/3, 108, 114, 192, 325
ONA 2756/31, 105, 148, 628, 630, 1001, 1111, 1114

ONA 2757/113, 122, 187, 215, 336, 563, 771

ONA 2762/87

ONA 2777/330

ONA 2913/468, 480

ONA 2914/899

ONA 2915/317

ONA 2976/34, 336, 472, 478, 642, 842

ONA 2977/68, 472

ONA 2978/257

ONA 2980/158

ONA 2994/414

ONA 2995/696

ONA 3002/1197

ONA 3226/479

ONA 3264/251

WIC Archief. Nationaal Archief Den Haag, toegangsnummer 1.05.01.02:

WIC 103/426

Afkortingen

MCC	Middelburgse Commercie Compagnie
ONA	Oud Notarieel Archief
VOC	Verenigde Oost-Indische Compagnie
WIC	West-Indische Compagnie