



Zeventiende-eeuws gezicht op de Maas voor Rotterdam met links De Boompjes en de toren van de Laurenskerk.

MAASSTAD IN ‘DE MAZE’

De handel en scheepvaart van de Rotterdamse WIC-afdeling tussen 1621 en 1740

Dillon Heuser
Masterscriptie Maatschappijgeschiedenis
Erasmus School of History, Culture and Communication
Erasmus Universiteit Rotterdam
Studentnummer: 429154
E-mail: Dillonheuser@live.nl
Begeleider: Prof. Dr. A.A. van Stipriaan Luiscius
Tweede Lezer: Dr. E.M. Jacobs
Woorden: 26.647
Juli 2019

De afbeelding op de titelpagina: *Gezicht op de Maas voor Rotterdam*, Gerrit Pompe, 1690-1695, Collectie Museum Rotterdam, inventarisnummer 10826-A-B.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 - Introductie	2
<i>Historiografie</i>	4
<i>Onderzoeksvraag en Deelvragen</i>	13
<i>Bronnen en Methodologie</i>	16
Hoofdstuk 2 - Gelijkwaardig maar niet Gelijk: Delft, Dordrecht en Rotterdam	20
<i>Financiering en Bestuur</i>	20
<i>Schepen en Scheepvaart</i>	24
<i>Samenvoeging De Maze in 1669</i>	27
<i>Conclusie</i>	31
Hoofdstuk 3 - Kaapvaart, Brazilië en Faillissement: De Maze tijdens de Eerste WIC	33
<i>Opkomst en Kaapvaart</i>	34
<i>Piek en Brazilië</i>	38
<i>Verval en Faillissement</i>	47
<i>Conclusie</i>	50
Hoofdstuk 4 - Slavenhandel en Retourvaart: De Maze tijdens de Tweede WIC	53
<i>Slavenhandel in de Caraïben en Suriname</i>	55
<i>Retourvaart, Goud en Ivoor</i>	62
<i>Conclusie</i>	66
Hoofdstuk 5 – De Rotterdamse afdeling van de West-Indische Compagnie	68
Bibliografie	72
Bijlage 1 – Dataset scheepvaart en handel van De Maze 1621-1740	74
Bijlage 2 – Bronvermelding dataset	79

Hoofdstuk 1

Introductie

“In Rotterdam woedt sinds vorig jaar een heftige discussie over omstreden historische figuren die in standbeelden verwerkt [sic] of in straatnamen vernoemd zijn. Aanleiding was de naamswijziging die kunstcentrum Witte de With aankondigde: naamgever – Witte Corneliszoon de With – is volgens kunstenaars een ‘foute’ zeeheld.” Zo is te lezen in een nieuwsbericht van Trouw naar aanleiding van een in 2018 gelanceerd onderzoeksproject naar het koloniale verleden van Rotterdam door de gemeenteraad van deze stad.¹ Binnen dit grotere project wordt onder andere onderzoek gedaan naar de hedendaagse ervaringen van Rotterdammers met dit verleden, maar ook naar het koloniaal- en slavernijverleden van de Maasstad. Aan dit laatste, geschiedkundige, deel van het onderzoeksproject levert deze scriptie een bijdrage. Rotterdam, dat zich tot 1600 voornamelijk richtte op de regionale handel en visserij, groeide door de florierende koopvaart tijdens de zeventiende eeuw uit tot één van de belangrijkste havensteden van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, slechts door Amsterdam overschaduwd.² De Staten-Generaal, het hoogste bestuursorgaan van de Republiek, probeerde de koopvaart dan ook op allerlei manieren te stimuleren en uit te breiden.

Deze stimulering kwam in de vroege zeventiende eeuw tot uiting in de oprichting van onder meer de Geoctrooieerde West-Indische Compagnie (WIC, 1621-1792). Als belangrijkste doelstelling had deze handelscompagnie het bundelen en bevorderen van de Nederlandse scheepvaart, handel en commerciële belangen in West-Afrika en Amerika. In wat de trans-Atlantische handel genoemd wordt, verscheepten Europeanen gefabriceerde producten zoals wapens en textiel naar Afrika om die daar te verhandelen voor tot slaaf gemaakte Afrikanen, die vervolgens in kolonies in de Amerika's tewerkgesteld werden. Europeanen transporteerden producten als suiker, katoen en tabak vanuit de Amerikaanse kolonies weer terug naar Europa.³ Om de Compagnie kracht bij te zetten in deze trans-Atlantische handel, verkreeg de WIC ten eerste een monopolie op de Nederlandse handel

¹ “Rotterdam laat uniek onderzoek uitvoeren naar eigen koloniale verleden,” Trouw, geraadpleegd op 15 november 2018, <https://www.trouw.nl/samenleving/rotterdam-laat-uniek-onderzoek-uitvoeren-naar-eigen-koloniale-verleden~a624b616/>.

² Arie van der Schoor, *Stad in aanwas: Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle: Waanders Uitgevers, 1999), 295.

³ John P. McKay e.a., red., *A History of Western Society* (Boston/New York: Bedford/ St. Martin's, 2014), 560.

langs het Atlantische kustgebied, maar ook het recht om bondgenootschappen te sluiten, recht te spreken, kolonies te stichten en een krijgsmacht te onderhouden.⁴

De Compagnie werd bestuurd door de Heren Negentien (1621-1674), en later de Heren Tien (1674-1792), zogenoemd door het aantal bestuursleden die uit de grootste aandeelhouders in de WIC gekozen werden. Uitvoering van het beleid en de taken van de WIC berustte bij vijf lokale vestigingen; de kamer Amsterdam, Zeeland, De Maze (het tegenwoordige Rijnmond inclusief Delft en Dordrecht), Noorderkwartier (West-Friesland in het tegenwoordige Noord-Holland) en Stad en Lande (Groningen).⁵ Rotterdam zag haar economische belangen in het Atlantische gebied vertegenwoordigd in de WIC-kamer De Maze, maar maakte hier – zoals de naam al enigszins onthult – niet als enige deel van uit. Naast Rotterdam waren namelijk ook Delft en Dordrecht onderdeel van De Maze. De drie steden beschikten afzonderlijk namelijk over te weinig faciliteiten voor de uitrusting van schepen, maar samengenomen bleken zij hier wel toe in staat en bundelden daarom hun krachten in één enkele WIC-kamer.⁶

Hoewel de drie steden die onderdeel uitmaakten van De Maze bij de oprichting van de Compagnie in principe gelijk aan elkaar waren, kwam het merendeel van de financiën uit Delft en Dordrecht. Het overgrote deel van de schepen werd daarentegen wel uitgereed in Rotterdam.⁷ De Rotterdamse afdeling bleek na verloop van tijd toch de hoofdrol te gaan spelen binnen De Maze. In 1669 brachten de drie steden hun afzonderlijke afdelingen namelijk samen onder Rotterdams bestuur om zo kosten te drukken in een tijd waarin het financieel slecht ging met de gehele WIC.⁸ De kamer De Maze specialiseerde zich tijdens de beginperiode van haar bestaan in de vaart op Brazilië, waar de WIC een groot gebied op de lokale Portugese koloniale macht wist te veroveren. Daarnaast waren de drie steden actief in de kaapvaart, waarbij schippers een vrijbrief kregen om vijandige schepen over te nemen voor Nederlands gewin, langs de Zuid-Amerikaanse kust en raakten later onder andere betrokken in de slavenhandel tussen West-Afrika en de Amerika's.⁹ Vanaf 1674, toen de Compagnie failliet ging en met een flink verminderd takenpakket opnieuw opgericht werd, verschoven de

⁴ Henk den Heijer, *Geschiedenis van de WIC: Opkomst, Bloei en Ondergang*, vierde herziene druk (Zutphen: Walburg Pers, 2013), 30.

⁵ Den Heijer, *Geschiedenis van de WIC*, 28.

⁶ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 25; Henk den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven: scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen: Walburg Pers, 1997), 391-404.

⁷ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 58.

⁸ Cris te Lintum, *De Rotterdamsche handel in vroeger dagen* (Rotterdam: W. Nevens, 1909), 25.

⁹ Te Lintum, *Rotterdamsche Handel*, 25-26; Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 212; Eric Willem van der Oest, "The Forgotten Colonies of Essequibo and Demerara, 1700-1814," in *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, onder redactie van Johannes Postma en Victor Enthoven, 323-361 (Leiden: Brill, 2003), 333.

activiteiten van de WIC hoofdzakelijk naar goederenhandel tussen de Republiek en West-Afrika, de trans-Atlantische slavenhandel en het medebesturen van kolonies als Suriname en Curaçao. Door constante financiële problemen en het uitblijven van aanhoudend succes, verloor de Compagnie langzamerhand haar monopolies en werd slechts nog verantwoordelijk voor het beheer van de Nederlandse kolonies in Afrika en Amerika. In 1740 was het definitief gedaan met de eigen handel en scheepvaart door de Compagnie.¹⁰

Historiografie

De algemene conclusie in de historiografie over de rol van de WIC en haar activiteiten in de bloeiperiode van de Nederlandse Republiek is vrij eenduidig. De WIC was weinig succesvol en had gedurende haar 171-jarige bestaan nauwelijks een rol van betekenis gespeeld in de Nederlandse geschiedenis.¹¹ Sommige auteurs beweren zelfs dat de Compagnie van begin af aan gedoemd was te falen.¹² Vooral wanneer er in onderzoeken nog een vergelijking wordt gemaakt met de andere grote handelscompagnie die zo goed als gelijktijdig met de WIC in de Republiek operationeel was, de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC, 1602-1800), wordt al snel de conclusie getrokken dat de WIC weinig tot niets van belang teweegbracht. Dit blijkt ook uit het verschil in academische aandacht voor specifiek de Rotterdamse kamer van de VOC en van de WIC; aan de Rotterdamse VOC-kamer zijn de afgelopen decennia namelijk twee hele boeken gewijd, terwijl een artikel van zestien pagina's uit 1910 de meest recente wetenschappelijke publicatie is die zich specifiek toespitst op de Rotterdamse WIC-afdeling.¹³

Het succes van de VOC in tegenstelling tot de WIC moet echter niet overdreven worden. Zo schommelde het aandeel van de vaart op Azië in de totale Nederlandse handelsvaart gedurende de zeventiende eeuw tussen 'slechts' zes en tien procent.¹⁴ Hoewel dit geen onbeduidende cijfers zijn, was deze Nederlandse compagnie, die in tegenstelling tot de

¹⁰ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 9.

¹¹ Friso Wielenga, *Geschiedenis van Nederland: van de Opstand tot heden* (Amsterdam: Boom Uitgeverij, 2014), 144; McKay e.a., *A History of Western Society*, 452-456.

¹² Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 9.

¹³ De Rotterdamse VOC-kamer is uitvoerig onderzocht in: Manon van der Heijden en Paul van de Laar, *Rotterdamers en de VOC: Handelscompagnie, Stad en Burgers (1600-1800)* (Amsterdam: Bakker, 2002) en Peter Grimm, *Heeren in Zaken: de Kamer Rotterdam van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Zutphen: Walburg Pers, 1994). De publicatie uit 1910: Cris te Lintum, "De oprichting van de Rotterdamsche Kamer der West-Indische Compagnie," in *Rotterdams Jaarboekje* 8 onder redactie van E. Wiersum, 101-116, (Rotterdam: P.M. Bazendijk, 1910).

¹⁴ Wielenga, *Geschiedenis van Nederland*, 144.

WIC wél als succesvol gezien wordt, dus verantwoordelijk voor een relatief kleine bijdrage aan de totale Nederlandse handel. Desondanks wordt in de historiografie traditioneel gezien veel meer aandacht besteed aan de “succesvolle” VOC dan aan de “onsuccesvolle” WIC.

Dat het beeld van de WIC als onsuccesvolle compagnie onterecht is, blijkt uit het gegeven dat deze in de eerste decennia al deels slaagde in een van haar doelstellingen. Naast de monopolisering van de Nederlandse handel in het Atlantische gebied, fungeerde de WIC ook als wapen in de Nederlandse Opstand (1568-1648) tegen de Spaanse kroon. In overeenstemming met de Staten-Generaal besloten de Heren Negentien, het bestuurlijke orgaan van de Eerste WIC, in 1623 om de Spaanse en Portugese koloniale aanwezigheid langs de zuidelijke Atlantische kust te verstoren en hierin een plaats voor Nederland te creëren.¹⁵ In een relatief kort tijdsbestek nam de Compagnie een gebied in dat zich uitstrekte over delen van Brazilië, enkele eilanden in de Caraïben en de West-Afrikaanse kust. Van een compagnie die van begin af aan gedoemd was om te falen lijkt dus in ieder geval geen sprake.

De Maze en Rotterdam

In publicaties waar de WIC als geheel centraal staat, gaat het meestal over de kamers Amsterdam en Zeeland. Dit is niet zonder reden, want qua financiering waren deze twee al sinds de oprichting van de WIC de grootste kamers van de Compagnie. Ter illustratie: het startkapitaal van de WIC bedroeg iets meer dan 7,1 miljoen gulden, waarvan de kamer Amsterdam ruim 2,8 miljoen gulden en die van Zeeland bijna 1,4 miljoen gulden op de tafel brachten.¹⁶ Deze twee kamers hadden samen dus al meer dan helft van het startkapitaal van de hele WIC bijeengebracht. Met een inleg van ongeveer 1 miljoen gulden, was De Maze de grootste van de drie kleinere kamers. Het is enigszins vreemd dat er over De Maze weinig tot niets geschreven is aangezien deze toch een niet te verwaarlozen aandeel in de WIC had. Dit is des te meer opvallend omdat bijvoorbeeld aan de geschiedenis van de Groningse WIC-kamer Stad en Lande, de nummer vier qua inlegkapitaal, een heel boek gewijd is.¹⁷

Naast het ingelegde kapitaal, werd het aandeel dat iedere kamer in de WIC bezat ook bepaald door het belastingstelsel dat in de Republiek gold. Zo had Amsterdam vier negende, Zeeland twee negende en de drie kleinere kamers elk één negende aandeel in de Compagnie, wat tezamen de ‘negensleutel’ vormde. Aan de activiteiten van de WIC moest iedere kamer

¹⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 30, 33.

¹⁶ Te Lintum, *Rotterdamse Handel*, 30.

¹⁷ P.J. van Winter, *De Westindische Compagnie ter kamer Stad en Lande* (Den Haag: Nijhoff, 1978).

dan ook hun negende delen leveren.¹⁸ Hierdoor zou het voor de hand liggen om te stellen dat De Maze verantwoordelijk was voor één negende van het kapitaal en hetzelfde deel van alle activiteiten van de WIC uitvoerde. Op basis hiervan zou geconcludeerd kunnen worden dat De Maze dus één negende deel van de bedrijvigheid van de WIC voor haar rekening nam. Voor een onderzoek naar de rol van de Rotterdamse afdeling binnen de Compagnie gaat deze redenatie echter maar deels op, omdat er weinig bekend is over de interne verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze tot 1669. Na de samenvoeging van de drie afdelingen van De Maze in Rotterdam in dat jaar kan daarentegen wel gesteld worden dat de besluiten en activiteiten van De Maze in de Maasstad ondernomen werden. Verder onderzoek naar de interne verhoudingen binnen De Maze in de periode vóór 1669 is dan ook nodig om de rol van de Rotterdamse WIC-afdeling binnen de Compagnie beter in kaart te kunnen brengen.

Rotterdam blijkt binnen de financiering van De Maze in de beginperiode van de WIC een relatief kleine bijdrage te hebben geleverd. Hoewel het Rotterdamse stadsbestuur veel belang hechtte aan de deelname in de WIC – de vroedschap had namelijk het merendeel van het inlegkapitaal voor de oprichting van de Rotterdamse WIC-afdeling bijeengebracht – zagen weinig private Rotterdamse investeerders heil in de Compagnie.¹⁹ Deze regenten waren afkomstig uit families van handelaren en industriëlen, of raakten door huwelijken terecht in de bovenlaag van de Rotterdamse samenleving. Zo werd de bestaande directe relatie tussen politiek en economie versterkt en bovenal binnen de eigen stedelijke bovenlaag gehouden.²⁰ De bewindhebbers van WIC-kamers, bestuursleden die uit de meest vermogende aandeelhouders gekozen werden, kwamen dan ook uit dezelfde stedelijke bovenlaag.

Om voor een bewindhebberstitel in aanmerking te komen, moest men in Amsterdam voor minstens 6.000 gulden aan WIC-aandelen hebben, maar voor de andere kamers volstond daarvoor 4.000 gulden.²¹ Dit betekent dat degenen die de WIC-kamers bestuurden en naar de Heren Negentien afgevaardigd konden worden op voorhand al vermogend moesten zijn. Dat het bestuur van de WIC werd uitgevoerd door dezelfde aandeelhouders die de Compagnie financierden, betekent daarbij dat een overwegend kleine groep mensen de meeste invloed op de activiteiten van de Compagnie konden uitoefenen en tegelijkertijd het meeste belang hadden bij het goede verloop van de activiteiten van de WIC.

De aandeelhouders van de WIC beheerden de kamers van de Compagnie niet alleen, maar waren zelf ook actief in de handel op en het beheer van de Nederlandse kolonies in het

¹⁸ Den Heijer, *Geschiedenis van de WIC*, 27.

¹⁹ Te Lintum, "Oprichting Rotterdamse WIC-afdeling," 109-112.

²⁰ Van der Schoor, *Stad in aanwas*, 277.

²¹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 27–28.

Atlantische gebied. Zo was de Rotterdamse WIC-bewindhebber Adriaen van der Dussen werkzaam als politiek bestuurder in Brazilië en sloot Abraham Velthuysen, zoon van de Rotterdamse WIC-bewindhebber Jacob Velthuysen, bijvoorbeeld bevrachtingscontracten af om goederen van en naar de havenstad Recife in Brazilië te transporteren waar zijn broer Jacob Jacobsz. Velthuysen een indigoplantage beheerde. De Rotterdamse kooplieden en suikerraffinadeurs Jean de Mey, die om onbekende redenen vreemd genoeg aandelen had in de Amsterdamse WIC-kamer in plaats van De Maze, en zijn neef Johan Jacobsz. de Mey dreven zelf handel op Brazilië in plaats van via Compagniewegen om hun suikerraffinage van grondstoffen te voorzien.²² De bijdrage van de Rotterdamse WIC-afdeling aan de activiteiten van de WIC is dus niet enkel te zoeken in de besluiten van de kamer in het algemeen, maar ook in de verrichtingen van de aandeelhouders en bewindhebbers van de WIC. Bovendien suggereert het Amsterdamse aandeelhouderschap van de Rotterdamse Jean de Mey dat aandeelhouders in WIC-kamers niet per se uit dezelfde stad of regio kwamen dan waar zij aandelen in hadden. Dit roept de vraag op of alle Rotterdamse WIC-aandeelhouders voor dit onderzoek relevant zijn of dat Rotterdamse aandeelhouders in een andere WIC-kamer achterwege gelaten moeten worden. Voor dit onderzoek naar de rol van de Rotterdamse WIC-afdeling binnen de bredere Compagnie, zal dan ook worden uitgegaan van slechts de aandeelhouders in de kamer De Maze én specifiek in die van Rotterdam.

WIC, Rotterdam en Zuid-Amerika

Dat de Rotterdamse afdeling in ieder geval in het begin moeite had om geldschieters buiten het stadsbestuur te vinden, blijkt uit de eerste uitreding van de WIC naar Brazilië in 1623. Hiervoor bracht De Maze ruim 1 miljoen gulden bijeen, maar het Rotterdamse aandeel hierin bedroeg slechts 200.000 gulden en zelfs daarvan was nog 135.000 van geldschieters buiten de stad.²³ Dit lijkt te suggereren dat vermogende Rotterdammers – buiten die in het stadsbestuur zaten – in ieder geval in de beginjaren weinig heil zagen in deelname aan de WIC. Een verklaring waarom dit het geval was blijft echter onduidelijk. De hier gesuggereerde Rotterdamse desinteresse in een eerste uitreding naar Brazilië lijkt echter van korte duur te zijn geweest. De hoge suikerexport vanuit de Nederlandse kolonie Recife in Brazilië naar Hollandse en Zeeuwse steden in de periode 1635 tot 1645 was namelijk van groot belang voor

²² R. Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart," *Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde* 5 (1916), 122-124.

²³ Van der Schoor, *Stad in aanwas*, 212.

de ontwikkeling van de al bestaande suikerindustrie in Amsterdam, Rotterdam en Middelburg. Tot aanhoudend profijt leidde dit echter niet, omdat de beëindiging van de oorlog met Spanje en Portugal in 1648 betekende dat de WIC haar veroverde territorium zag krimpen en door de gesloten vrede niet meer verder kon uitbreiden.²⁴

Desondanks specialiseerde de kamer De Maze zich juist in de vaart op Brazilië.²⁵ Hiertoe voerden zij niet enkel zelf handelsmissies uit, maar sloot zij ook bevrachtingscontracten af met Rotterdamse schippers. Zo zeilde in 1651 bijvoorbeeld het schip *De Bergh* met een “vracht” soldaten uit Rotterdam naar Recife in Brazilië. Als onderdeel van het contract dat hij met de Rotterdamse WIC-bewindhebber Willem Crijger afsloot, kreeg de schipper van *De Bergh* een vergunning om suiker en het kostbare inheemse brazielhout, waaruit verfpigment werd gewonnen, op retourtocht mee terug te nemen.²⁶ Voorbeelden van deze bevrachtingscontracten illustreren dat De Maze, in ieder geval wat de vaart op Brazilië betreft, actief betrokken was bij de handels- en scheepvaartactiviteiten van de WIC in Zuid-Amerika tussen 1623 en 1651. In de literatuur wordt de stelling dat De Maze zich in de vaart op Brazilië specialiseerde echter niet onderbouwd met enige cijfers en ontbreekt zelfs een referentie naar een onderzoek waar die specialisatie uit zou kunnen blijken. In het derde hoofdstuk, waar de handel en scheepvaart van De Maze tussen 1621 en 1674 centraal staat, wordt deze stelling dan ook getoetst aan het bronmateriaal dat voor deze scriptie bijeen is gebracht.

Over de betekenis van het Nederlandse verlies van de Braziliaanse kolonie bestaat een historiografisch nuanceverschil. De Nederlandse historicus Arie van der Schoor stelt dat nadat de WIC in 1645 de greep op Brazilië en de handel aldaar verloor, deze zich naar het Caribisch gebied verplaatste. Dit vervolgt hij met de korte opmerking dat Curaçao zich tot een belangrijke slavenmarkt ontwikkelde, maar aan suiker - het belangrijkste exportproduct uit Brazilië - besteedt hij geen aandacht.²⁷ Henk den Heijer, een van de experts op het gebied van de WIC, toont echter aan dat de Caribische eilanden pas na ongeveer 1660 een noemenswaardige suikerproductie op touw hebben kunnen zetten die deze handel konden overnemen.²⁸ Op de periode van vijftien jaar tussen het wegvallen van de handel op Brazilië en het opzetten van suikerproductie in de Caraïben gaan beide historici echter niet in. Hoewel beide historici het belang van de suikerraffinage voor de economieën van Amsterdam,

²⁴ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 51.

²⁵ Van der Schoor, *Stad in aanwas*, 212.

²⁶ Bijlsma, “Rotterdams Amerika-vaart”, 121–22.

²⁷ Van der Schoor, *Stad in aanwas*, 212.

²⁸ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 51.

Rotterdam en Middelburg benadrukken, gaan zij niet in op eventuele alternatieve handelsroutes om dit gemis op te vangen. Als de suikerhandel vanuit het WIC-gebied zo belangrijk was voor Rotterdam als de twee hier besproken historici doen voorkomen, zou het te verwachten zijn dat de Rotterdamse WIC-afdeling hiervoor vrij snel een alternatieve inkoopplaats moest vinden. Als dit niet het geval is, lijkt dat te suggereren dat de suiker in ongeveer dezelfde aantallen gedurende de vijftien tussenliggende jaren van elders geïmporteerd werd en dus niet direct verbonden was aan de activiteiten van de WIC. Dit betekent dat de suikerhandel van de WIC, juist vanwege het belang hiervan voor de Rotterdamse economie en de Rotterdamse specialisatie in de vaart op Brazilië, in deze scriptie nader onderzocht wordt.

Een andere activiteit van de Compagnie in het Atlantische gebied was de kaapvaart, dat voor de Republiek een erg doeltreffend middel bleek in de oorlog tegen Spanje en Portugal.²⁹ Deze kaapvaart is tegenwoordig onder meer nog bekend om de verovering van de Spaanse zilvervloot voor de Cubaanse kust in 1628 door de roemruchte admiraal Piet Hein.³⁰ Ook specifiek De Maze participeerde in de kaapvaart in Amerika en kolonisering van Brazilië tussen 1624 en 1636. Ter illustratie, De Maze nam met de schepen 'Oranjeboom' en 'Neptunus', het vice-admiraalschip van de vloot onder leiding van de in Rotterdam woonachtige Piet Hein, deel aan de eerste vloot die begin 1624 naar Brazilië uitliep. Ook onder de vloot waarmee Hein in 1628 de Spaanse zilvervloot wist te veroveren, bevonden zich drie schepen en een jacht van De Maze. De Rotterdamse schipper Cornelis Claesz. 't Melckmeysgen werd in deze vloot aangesteld als schout-bij-nacht, ofwel de derde in rang, wat exemplarisch te noemen is voor de positie van De Maze als derde grootste WIC-kamer.³¹ De kaapvaart was zelfs de meest winstgevende activiteit van de WIC, maar tevens ook een van de hoogste kostenposten vanwege het incidentele verlies van Compagnieschepen.³² Dit betekent dat een onderzoek naar één van de kamers van de WIC zeker ook deze scheepvaartactiviteit zou moeten bevatten. Dat de WIC desondanks in 1674 failliet ging, is te verklaren door fraude binnen het bestuur van de Compagnie en de beëindiging van de oorlog tegen Spanje in 1648.³³ De kaapvaart hield namelijk op na de vrede met Spanje, de gebiedsuitbreiding van de WIC in Portugees-Brazilië kwam tot een halt en door de hoge schulden en relatief lage

²⁹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 9.

³⁰ Kees Sigmond, "De Dordtse Kamer op de Maze van de West-Indische Compagnie," in *Een Zoete Belofte: Suikernijverheid in Dordrecht*, onder redactie van Kees Sigmond en Sjoerd de Meer, 52-61, (Dordrecht: Historische Vereniging Oud-Dordrecht, 2012), 54.

³¹ Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart," 109-111.

³² Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 53.

³³ *Ibid.*, 9.

successen verloor de Compagnie steeds meer van haar handelsmonopolies waardoor de concurrentie van particuliere handelaren alsmaar groter werd.³⁴

WIC, Rotterdam en West-Afrika

Hoewel suiker voor Nederlandse koopvaarders een van de hoofdredenen vormde om richting Brazilië te gaan, was de WIC sinds haar activiteit in Brazilië ook betrokken in de slavenhandel. De productie van suiker op het toenemende aantal suikerplantages was namelijk arbeidsintensief en door het ontbreken van een omvangrijke lokale bevolking moest de arbeidskracht ergens anders gezocht worden. De WIC, en daarmee ook de Rotterdamse afdeling, raakte hierdoor dus direct verwickeld in de eerdergenoemde driehoeks-handel tussen Europa, Afrika en de Amerika's.

De scheepvaart en handel van de WIC op West-Afrika is in vier categorieën in te delen, namelijk de handel langs de Afrikaanse kust, het bewaken van de Nederlandse handelsposten en forten op de kust, de goederenhandel tussen de Republiek en West-Afrika, en de slavenhandel naar de Europese kolonies in Midden- en Zuid-Amerika.³⁵ Gedurende de periode waarin de WIC het monopolie had op de Nederlandse handel op West-Afrika lag de nadruk vooral op de goudhandel tussen West-Afrika en de Republiek. Naar schatting bedroeg de goudhandel tot 1674 in waarde gemiddeld zelfs zo'n vier-vijfde deel van de totale export van de WIC uit Afrika.³⁶ In de periode daarna, van 1675 tot 1731 was goud met 75 procent van de exportwaarde nog steeds veruit de belangrijkste reden voor de WIC om handel te drijven op West-Afrika.³⁷ Het is echter niet duidelijk wat het precieze aandeel van De Maze was in de belangrijkste tak van de WIC-handel en -scheepvaart op West-Afrika, wat betekent dat dit dan ook in deze scriptie behandeld wordt.

Qua omvang was de handel in tot slaaf gemaakte Afrikanen, op de goudhandel na, de hoofdreden voor Nederlanders om op West-Afrika te varen. Naar schatting bedroeg de Nederlandse bijdrage aan de totale trans-Atlantische slavenhandel ruim 5 procent, ofwel zo'n 600.500 slaafgemaakte Afrikanen. Ongeveer de helft hiervan kan aan de WIC toegeschreven worden, die tot het verlies van haar laatste monopolie in 1738 bijna onafgebroken bij de slavenhandel betrokken was. Slechts tussen 1650 en 1675 overschaduwden particuliere

³⁴ Te Lintum, *Rotterdamsche Handel*, 24.

³⁵ Henk den Heijer, "The West African Trade of the Dutch West India Company, 1674-1740", in *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, onder redactie van Johannes Postma en Victor Enthoven, 139-169 (Leiden: Brill, 2003), 143.

³⁶ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 128.

³⁷ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 125.

Amsterdamse slavenhandelaren de Compagnie.³⁸ De activiteit van de WIC binnen de trans-Atlantische slavenhandel kan dus worden opgedeeld in twee perioden: een eerste periode tussen 1621 en 1650 en een tweede periode tussen 1675 en 1738.

De betrokkenheid van de WIC bij de slavenhandel was tijdens de eerste periode nog niet erg omvangrijk, maar bestond nadat de Compagnie Portugese suikerplantages in Brazilië innam weldegelijk. Vooral nadat de Compagnie in 1637 het Portugese Fort Elmina op de Goudkust (het huidige Ghana) in handen kreeg, intensiverde de slavenexport vanuit West-Afrika naar Nederlands-Brazilië. Tussen 1621 en 1645 leverde de slavenexport naar Brazilië de Compagnie een brutobedrag van 6,7 miljoen gulden op. De WIC verkocht de meeste slaafgemaakte Afrikanen echter op krediet. Nadat het Nederlandse gezag in Brazilië vanaf 1645 aftakelde, konden deze kredieten niet meer worden afbetaald. De WIC zat door deze oninbare schulden en zware oorlogslasten aan de rand van faillissement.³⁹ Zoals eerder in dit historiografisch gedeelte aangegeven, specialiseerde De Maze in de vaart op Brazilië. Het zou dus te verwachten zijn dat deze kamer in ieder geval op kleine schaal bijdroeg aan de slavenhandel van de WIC op Brazilië. Hierop wordt dan ook in het derde hoofdstuk verder ingegaan.

Na de heroprichting van de WIC in 1674 intensiverde de slavenhandelsactiviteiten van de Compagnie. Vanaf dat jaar totdat het WIC-monopolie op deze handel in 1738 verviel, waren 383 Compagnieschepen betrokken bij de slavenhandel tussen West-Afrika en Amerika.⁴⁰ Hoewel de Compagnie ook verantwoordelijk was voor de aanlevering van slaafgemaakte Afrikanen in de Nederlandse kolonies op het Zuid-Amerikaanse vasteland, was de WIC daar gebaat bij een opzettelijk tekort aan slavenarbeid. Hierdoor konden de prijzen namelijk kunstmatig hoog gehouden worden en de winstgevendheid voor de Compagnie vermeerderd.⁴¹ De belangrijkste afzetplaats van de slavenhandel ten tijde van de Tweede WIC waren de Nederlandse kolonies in de Caraïben en dan vooral het benedenwindse eiland Curaçao waar de WIC meer dan tweehonderd schepen naar uitreedde.⁴² In zowel het Caribische als het Zuid-Amerikaanse gebied waren de Amsterdamse en Zeeuwse WIC-kamers de meest actieve slavenhandelaren, maar ook De Maze speelde hierin een rol van betekenis. Van het totale aantal geregistreerde slaven dat tussen 1675 en 1738 door Compagnie-schepen is getransporteerd, beslaat het Amsterdamse aandeel 36,5 procent, het

³⁸ Ibid., 149.

³⁹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 72–75.

⁴⁰ Den Heijer, “West African Trade of the WIC”, 144.

⁴¹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 134–35, 141, 159.

⁴² Ibid., 155.

Zeeuwse 28,4 en dat van De Maze 13,5 procent. De kamers Stad en Lande en het Noorderkwartier droegen respectievelijk 12,6 en 9 procent bij aan het geheel.⁴³ Deze percentages maken duidelijk wát het aandeel van De Maze in de trans-Atlantische slavenhandel was, maar dit zegt niets over hoe de individuele WIC-kamers bijdroegen of hoe De Maze zich in zijn totaliteit verhiel tegenover de andere kamers.

In de wetenschappelijke literatuur waar de WIC en Rotterdam in de zeventiende en achttiende eeuw onderzocht worden, ontbreekt al met al een samenvoeging van deze onderwerpen. In de algemene werken over deze periode wordt de WIC veelal met de VOC vergeleken, wat het bestaande beeld van deze Compagnieën (ver)tekent. Specifiek op de WIC gerichte publicaties wijzen uit dat deze Compagnie een relatief succesvolle start had met haar Nederlands-Braziliaanse kolonie, de daar bijbehorende suiker- en slavenhandel, en de kaapvaart tijdens de oorlog met Spanje en Portugal. Bovendien blijkt dat de vaart op Brazilië van groot belang was voor de WIC-kamer De Maze en in het bijzonder voor Rotterdam. Ook in de trans-Atlantische slavenhandel tussen 1674 en 1738 heeft De Maze een rol van betekenis gespeeld. Welk aandeel De Maze had in de trans-Atlantische slavenhandel is wel al bekend, maar hoe deze kamer haar bijdrage leverde en welke bestemmingen het belangrijkste waren voor de Rotterdamse WIC-slavenschepen blijft on(der)belicht in de huidige historiografie. Over het aandeel van De Maze in de goederenhandel tussen West-Afrika en de Republiek is nog minder bekend.

Wat wellicht het meest ontbreekt in de wetenschappelijke literatuur over de Compagnie is nog wel een recente studie naar een individuele WIC-kamer. Dit geldt nog meer voor de Rotterdamse afdeling. Zo is het boek *De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande* uit 1978 van P.J. van Winter het jongste onderzoek naar een individuele WIC-kamer en vormen overwegend korte publicaties uit de jaren 1910's, dus van ruim een eeuw geleden, voorsnog de meest recente studies naar specifiek de Rotterdamse afdeling.⁴⁴ Het opvullen van deze wetenschappelijke lacunes door gebruik te maken van de nieuwste inzichten over de WIC, haar handel en haar scheepvaart is dan ook de belangrijkste bijdrage van deze scriptie aan het huidige wetenschappelijke debat rond zowel de West-Indische Compagnie als het koloniale verleden van Rotterdam.

⁴³ Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), 131.

⁴⁴ P.J. van Winter, *De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande* (Den Haag: Martinus Nijhoff, 1978); Te Lintum, *Rotterdamsche Handel*; Te Lintum, "Oprichting Rotterdamsche Kamer WIC"; Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart".

Door in deze scriptie onderzoek te doen naar de rol van Rotterdam binnen De Maze en de deelname van de Maasstad aan de handel en scheepvaart van de WIC, kan dus een relevante wetenschappelijke bijdrage worden geleverd aan het bestaande kennisveld. Het onderzoeken van de Rotterdamse WIC-afdeling vormt dan ook de bijdrage van deze scriptie aan het bredere gemeentelijke onderzoeksproject naar het koloniaal- en slavernijverleden van de Maasstad. Zoals in dit historiografische gedeelte aangetoond is er niet veel bekend over dit aspect van het Rotterdamse verleden, maar er bestaan binnen het maatschappelijke debat wel allerlei uiteenlopende meningen over. Het doel van deze scriptie is dan ook om wetenschappelijk inzicht te verschaffen waarmee het Rotterdamse aandeel in het koloniaal- en slavernijverleden van Nederland een verantwoorde onderbouwing kan krijgen. Het onderzoek in deze scriptie heeft naast wetenschappelijk, dan ook maatschappelijk nut. Het bredere onderzoeksproject waar deze scriptie deel van uitmaakt, zal namelijk worden gebruikt voor het onderwijs en verscheidene erfgoedinstellingen, en draagt in het algemeen bij aan het toenemend historisch besef van de Maasstad.

Onderzoeksvraag en Deelvragen

Uitgaande van deze wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie luidt de hoofdvraag in deze scriptie: “Hoe verhiel de Rotterdamse afdeling van de West-Indische Compagnie zich tot de andere WIC-afdelingen en -kamers op het gebied van handel en scheepvaart tussen 1621 en 1740?” De periodisering in deze hoofdvraag valt samen met de periode waarin de Compagnie monopolies bezat op de Nederlandse handel op het Atlantische gebied en daarvoor schepen uitreedde. In april 1738 verloor de Compagnie namelijk haar laatste monopolie, die op slavenhandel, en in 1740 vertrok het laatste schip uit naam van De Maze.⁴⁵ De WIC staakte hierna haar handels- en scheepvaartactiviteiten, en vervulde slechts nog een passieve rol in het Atlantische gebied. In plaats van zelf schepen uit te redden of bevrachtingscontracten af te sluiten, beperkten de activiteiten van de WIC zich sindsdien tot het innen van heffingen en import- en exportbelastingen, en het medebesturen van koloniën.⁴⁶

Deze op de monopoliepositie gebaseerde periodisering betekent echter niet dat particuliere Rotterdamse ondernemers geheel buiten beschouwing gelaten worden. De WIC-bewindhebbers, directeurs van een WIC-kamer of -afdeling, in de drie steden van De Maze

⁴⁵ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 3; Bijlage 1.

⁴⁶ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 140.

sloten namelijk geregeld bevrachtingscontracten af met particuliere handelaren om in naam van de Compagnie goederen te transporteren naar en in het Atlantische gebied. Zo charterde De Maze bijvoorbeeld gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw schepen om Nederlandse goederen naar Loando di San Paolo (Luanda in het huidige Angola) te vervoeren en vanuit daar met een ruim vol tot slaaf gemaakte Afrikanen naar Brazilië door te varen. Voor de terugreis dienden deze gecharterde schippers in Brazilië suiker en andere handelswaren in te laden voor transport terug naar Delft, Dordrecht of Rotterdam.⁴⁷ Dit soort charters en bevrachtingscontracten werden op initiatief van onder andere de Rotterdamse WIC-bewindhebbers afgesloten en zijn daarmee geschikt om de rol van de Rotterdamse afdeling binnen de Compagnie te onderzoeken.

Om iets te kunnen zeggen over hoe de Rotterdam afdeling zich verhiel tot de rest van de Compagnie is het van belang om eerst de verhoudingen tussen de drie steden van De Maze en de positie van Rotterdam binnen haar WIC-kamer te onderzoeken. De eerste deelvraag luidt daarom: “Hoe verhiel de Rotterdamse WIC-afdeling zich tot de Delftse en Dordtse afdelingen binnen De Maze op het gebied van bestuur, financiering en scheepvaart tussen 1621 en 1740?” Deze deelvraag draagt bij aan de beantwoording van de hoofdvraag door de positie van Rotterdam binnen de structuur en organisatie van de WIC in kaart te brengen. Hierbij komt niet alleen de handel en scheepvaart aan bod, maar ook de interne verhoudingen op het gebied van bestuur en financiering. De bestemmingen van de schepen die De Maze uitreedde werden namelijk op bestuurlijk niveau besloten en moesten ook gefinancierd worden. Een hoger aandeel in het aantal uitgerede schepen, zou kunnen suggereren dat een bepaalde afdeling ook een prominente positie binnen de WIC-kamer bekleedde. Wel moet hier de kanttekening bij gezet worden dat Rotterdam belangrijk kan zijn geweest binnen De Maze, terwijl deze WIC-kamer niet per sé belangrijk hoeft te zijn geweest voor de overkoepelende Compagnie.

De periodisering in deze deelvraag eindigt niet bij de eerdergenoemde samenvoeging van de drie afdelingen van De Maze onder Rotterdams beheer in 1669.⁴⁸ Hoewel het bestuur en de handels- en scheepvaartactiviteit van De Maze vanaf 1669 hoofdzakelijk plaatsvond in en vanuit Rotterdam, leverden de Delftse en Dordtse afdelingen na de samenvoeging nog wel bewindhebbers die meebeslisten over het uit te voeren beleid.⁴⁹ Op basis hiervan zou gesteld kunnen worden dat Delft en Dordrecht nog maar weinig met de Compagnie van doen hadden,

⁴⁷ Bijlsma, “Rotterdams Amerika-vaart,” 120.

⁴⁸ Te Lintum, *Rotterdamsche Handel*, 25.

⁴⁹ *Ibid.*, 25.

waardoor hun invloed verwaarloosbaar genoemd kan worden. In feite hield de samenvoeging, tenminste aanvankelijk, in dat Delft en Dordrecht hun WIC-kantoren en personeel naar Rotterdam verhuisden en dus niet hun activiteiten compleet staakten. Hierdoor is het dus relevant om ook de interne verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze ná 1669 te onderzoeken.

Zoals al eerder aangehaald, kan gesproken worden van een ‘Eerste’ en ‘Tweede’ WIC met als breukjaar 1674. Hoewel beide instanties van de WIC deelnamen aan de trans-Atlantische handel tussen Europa, Afrika en de Amerikaanse continenten, zijn er fundamentele verschillen in zowel het gebied, in welke goederen gehandeld werd en de omvang van de scheepvaart en handel op te merken.⁵⁰ Vanwege deze verschillen wordt op elk van de twee WIC-periodes in een andere deelvraag ingegaan. Zo luidt de tweede deelvraag: “Wat was de bijdrage van De Maze aan de handel en scheepvaart van de Eerste WIC in de periode 1621 tot 1674?” De onderwerpen die in deze deelvraag aan bod komen zijn, uitgaande van de hoofdpunten uit het historiografisch gedeelte van deze scriptie, voornamelijk de kaapvaart in de Atlantische Oceaan en de vaart op Brazilië en de Caribische Eilanden. De WIC handelde ook al tijdens deze periode in slaafgemaakte Afrikanen, hoewel dit op nog erg kleine schaal plaatsvond. Pas na de heroprichting van de Compagnie in 1674 begon zij op grote schaal aan de trans-Atlantische slavenhandel deel te nemen.⁵¹ Deze grootschalige slavenhandel, maar ook de andere handels- en scheepvaartactiviteiten van de Tweede WIC, komen in de derde deelvraag aan bod. Deze luidt dan ook: “Hoe droeg De Maze bij aan de scheepvaart en handel van de Tweede WIC in de periode 1674 tot 1740?” Naast slavenhandel wordt hier ook ingegaan op de retourvaart tussen de Republiek en de Goudkust in het huidige Ghana, waarbij grote hoeveelheden goud en ivoor via onder meer Rotterdamse schepen de Republiek binnenkwamen.

De WIC bezat formeel gezien ook kolonies en handelsposten in Noord-Amerika, waarvan Nieuw-Amsterdam (het latere New-York) wellicht de bekendste is, maar die blijven in deze scriptie buiten beschouwing. Deze kolonies werden namelijk onder patroonschap bij de WIC beheerd door de particuliere Zeeuwen en Amsterdammers die de kolonies al voor de oprichting van de Compagnie hadden gesticht. De handel op deze kolonies geschiedde dan ook vrijwel exclusief door Zeeuwen en Amsterdammers, en is dus voor een onderzoek naar de Rotterdamse WIC-afdeling niet relevant.⁵² Door in de eerste deelvraag de interne

⁵⁰ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 9.

⁵¹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 71–75, 119; Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 137, 364.

⁵² Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 79.

verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze in kaart te brengen en in de tweede en derde deelvragen de belangrijkste gebieden waarvan de activiteit van De Maze bekend is te onderzoeken, kan dus al met al iets gezegd worden over hoe de handel en scheepvaart van de Rotterdamse WIC-afdeling zich verhiel tot dat van de bredere Compagnie tijdens de zeventiende en vroege achttiende eeuw.

Bronnen en Methodologie

De archieven van de WIC in het algemeen, maar vooral ook van de individuele kamers, zijn erg beperkt in omvang. Op last van het Ministerie van Koloniën werd in 1821 namelijk een groot gedeelte van het archiefmateriaal van de Compagnie weggedaan als oud papier en aan een lompenhandelaar verkocht. Een brand in het departement van Marine in 1844, waar het restant van het WIC-archief was opgeslagen, dunde het al schaarse archiefmateriaal nog verder uit.⁵³ Dat een groot en tevens inhoudelijk onbekend deel van de primaire bronnen dus ontbreekt, betekent echter niet dat onderzoek naar de WIC op basis van deze archiefstukken onuitvoerbaar is. Ter vergelijking zijn de WIC als geheel, waarbij veruit de meeste aandacht uitgaat naar de Amsterdamse en Zeeuwse kamers, en de kamer Stad en Lande in een gespecialiseerd werk, namelijk wel al op basis van dit archiefmateriaal onderzocht.⁵⁴ Dit betekent dat er voor De Maze ofwel weinig tot geen primaire bronnen zijn of dat deze nog relatief onderbelicht zijn gebleven.

Dit laatste lijkt het meest aannemelijk omdat er in het Nationaal Archief te Den Haag weldegelijk archiefstukken over de WIC-kamer De Maze te vinden zijn. Deze beslaan zowel de bestaansduur van de Eerste als de Tweede WIC en een collectie verspreide West-Indische stukken.⁵⁵ De collectie van de Tweede WIC is, wat de kamer De Maze betreft, echter aanzienlijk meer omvattend dan die van de eerste. Dit betekent dat voor het onderzoek naar de eerste periode verder gekeken moet worden dan de collectie van De Maze in het Nationaal

⁵³ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 9.

⁵⁴ Zie: Henk den Heijer, *Geschiedenis van de WIC: Opkomst, Bloei en Ondergang* (Zutphen: Walburg Pers, 2013) en P. J. van Winter, *De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande* (Den Haag: Martinus Nijhoff: 1978).

⁵⁵ Voor de periode 1621-1674: Nationaal Archief Den Haag (NA), Oude West-Indische Compagnie (OWIC), nummer toegang 1.05.01.01, digitaal raadpleegbaar op <http://hdl.handle.net/10648/6a136b03-43ec-5371-e053-09f0900a7582>. De periode 1674-1792: NA, Tweede West-Indische Compagnie (WIC), nummer toegang 1.05.01.02, digitaal raadpleegbaar op <http://hdl.handle.net/10648/4e5ed137-d92d-4e99-a382-3646fa9bd558>. De verspreide stukken: NA, Verspreide West-Indische Stukken, nummer toegang 1.05.06, digitaal raadpleegbaar op <http://hdl.handle.net/10648/cd75c55d-65e1-410f-88d0-89fe1607b834>.

Archief. Hiertoe biedt de *Historie ofte iaerlijck verhael van de verrichtinghen der geoctroyeerde West-Indische Compagnie*, in 1644 uitgegeven door de Amsterdamse WIC-bewindhebber Johannes de Laet, een uitkomst. In dit driedelige boek beschreef De Laet per jaar de activiteiten van de Compagnie en de scheepvaart van iedere kamer tussen 1624 en 1636. Hoewel deze bron een relatief korte periode van twaalf jaar beslaat, is deze qua inhoud erg uitvoerig en daarmee zeer bruikbaar voor onderzoek naar de vroege jaren van de De Maze. Voor deze scriptie zal gebruik gemaakt worden van de door de Linschoten Vereeniging getranscribeerde versie van De Laets werk waarvan de verschillende delen tussen 1931 en 1937 zijn uitgegeven.⁵⁶

De archieven van het ‘Haags Besogne’ die deels nog bewaard zijn gebleven in het Nationaal Archief Den Haag, vormen eveneens een bruikbare, maar qua tijdsbestek beperkte, bron van informatie.⁵⁷ Het Haags Besogne is de naam die gegeven is aan de notulen van de vergaderingen tussen 1645 en 1665 van de Heren Negentien en bevatten informatie over de besluiten van deze bestuursleden van de Compagnie en de dagelijkse gang van zaken binnen de vergaderingen. Deze bron is nog niet eerder getranscribeerd, wat betekent dat de analyse en interpretatie van het zeventiende-eeuws taalgebruik van deze bron in tegenstelling tot het werk van De Laet moeizamer is. Het Haags Besogne is desondanks erg bruikbaar voor dit onderzoek, omdat de Heren Negentien tijdens hun vergaderingen het uit te voeren beleid van de WIC-kamers besloten. Deze bron geeft dus al met al inzicht in de taken van onder andere De Maze halverwege de zeventiende eeuw. Doordat de notulisten ook precies bijhielden wie er wel of niet op de vergaderingen aanwezig waren, zegt deze bron ook iets over de verhoudingen tussen de drie afdelingen van deze kamer. Bovendien beslaan twee van de drie deelvragen in deze scriptie de periode waarvan het Haags Besogne bewaard is gebleven, wat het belang van deze bron voor het onderzoek verder benadrukt.

Vanwege de periodisering van de onderzoeksvraag in deze scriptie, van de oprichting in 1621 tot het staken van de eigen handel en scheepvaart door de WIC in 1740, volstaan de tot nu toe besproken bronnen niet. Voor de laatste deelvraag, over de periode 1674 tot 1740, zal dan ook vooral gebruik gemaakt worden van de literatuur en relatief minder eigen bronnenanalyse. Dit omdat de huidige literatuur meer gericht zijn op de Tweede dan de Eerste WIC. Ook bevatten deze publicaties informatie over de individuele kamers, maar worden die eerder gebruikt als voorbeeld voor de gehele Compagnie, in plaats van voor de activiteit van

⁵⁶ Johannes de Laet, *Iaerlyck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel I-IV*, uitgegeven door de Linschoten Vereeniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1931-1937).

⁵⁷ NA, OWIC, inventarisnummers 2A-6, digitaal raadpleegbaar op <http://hdl.handle.net/10648/6a136b03-43ec-5371-e053-09f0900a7582>.

die specifieke kamer. Waar dat kan, worden in deze scriptie de relevante informatie uit de literatuur naast de uitkomsten van het eigen onderzoek gebruikt.

De hierboven genoemde primaire bronnen zijn niet de enige documenten die in deze scriptie gebruikt worden, maar het zijn wel alle drie bronnen en archieven die langere periodes beslaan. Aangezien een groot deel van de WIC-archieven in de negentiende eeuw verloren is gegaan, wordt een gedetailleerde studie naar een korte periode uit de geschiedenis van De Maze lastig uitvoerbaar. De hiergenoemde bronnen kunnen daarentegen wel de grote lijnen van dit onderzoek schetsen. Dit betekent dat het in deze scriptie het meest gepast is om de algemene situatie voor de gehele Compagnie af te zetten tegen en te vergelijken met wat er over De Maze bekend is en verder blijkt uit het eigen onderzoek. Vanwege zijn vele publicaties over de Nederlandse koloniale aanwezigheid in het Atlantisch gebied, is het werk van de Nederlandse historicus Cornelis Christiaan Goslinga één van de meest bruikbare bronnen voor informatie over de WIC. Voor een onderzoek naar een specifieke kamer is Goslinga's werk echter van iets beperkter nut, omdat hij voornamelijk vanuit een Nederlands nationaal en geopolitiek perspectief schrijft en nauwelijks onderscheid maakt tussen de verschillende kamers van de Compagnie. Bovendien bevat zijn werk erg gedetailleerde beschrijvingen van de expedities van onder andere Compagnie-admiralen die zeer waardevol zijn, maar vanwege het grootschaligere karakter van het onderzoek in deze scriptie hier van minder belang zijn.

Om iets te kunnen zeggen over het aantal uitredingen van Compagnieschepen, waar deze in opdracht van De Maze naartoe vertrokken en in welke goederen en producten die handelden, is op basis van de verschillende soorten bronnen die in dit methodologische gedeelte zijn beschreven een dataset opgesteld.⁵⁸ De tweede en derde deelvraag vergen namelijk beide dat een uitspraak gedaan wordt over de omvang van de handel en scheepvaart van De Maze en daarmee onderzoek in een groot aantal bronnen waaruit deze omvang kan blijken. De dataset, gebaseerd op het werk van Joannes de Laet, het Haags Besogne, een groot aantal archiefstukken en notariële akten, de erg uitvoerige en regelmatig bijgewerkte Trans-Atlantic Slave Trade Database en de literatuur, omvat de 202 scheepsreizen die tussen 1621 en 1740 in opdracht van De Maze of een van de drie afdelingen van deze kamer naar het Atlantische kustgebied zijn afgereisd.⁵⁹

De vraag of de 202 reizen in de dataset een sluitend representatief beeld geven is moeilijk te beantwoorden gezien de vrij gelimiteerde staat van zowel de beschikbare bronnen

⁵⁸ Zie voor deze dataset Bijlage 1.

⁵⁹ Zie voor de bronvermelding hiervan Bijlage 2.

als vergelijkbaar onderzoek. Voor de periode 1674 en 1740 is voor het overgrote deel gebruik gemaakt van eerder onderzoek door Den Heijer naar de handel en scheepvaart van de Tweede WIC. Voor de Eerste WIC ontbreekt een dergelijk grootschalig onderzoek om de representativiteit van de eigen dataset aan te toetsen. Wel komt de algemene trend in deze dataset, wat betreft de pieken en dalen in de vaart op het Atlantische gebied en de meest aangedane bestemmingen, overeen met wat er in de literatuur te vinden is. Hierdoor lijkt de bijeengebrachte data over De Maze in ieder geval wel een weerslag te geven van wat er in het algemeen voor de WIC gold.

Bij de samenstelling van deze dataset zijn alleen de reizen opgenomen waarvan minimaal bekend is hoe het schip heette, in welk jaar het is vertrokken én de specifieke plaats of het algemene gebied waar deze reis heenging. De reden hiervoor is om ervoor te zorgen dat één bepaalde reis die in meerdere bronnen genoemd wordt, en dus dezelfde scheepsnaam, jaar van vertrek en bestemming hadden, ook slechts éénmaal in de dataset wordt opgenomen. Hierop is slechts éénmaal een uitzondering gemaakt met de inclusie van een reis in 1673 waarvan de scheepsnaam onbekend was. Dit omdat anders het beeld kan ontstaan dat er tussen 1667 en 1675 geen enkel schip in opdracht van De Maze vertrok, wat een meer vertekend beeld oplevert dan een mogelijke dubbele reis. Naast deze drie basisvereisten is ook, voor zover dat bekend was, bijgehouden met welke handels- of scheepvaartactiviteit het schip gemoeid was, of De Maze het schip huurde, of het onderweg verging en in opdracht van welke afdeling van De Maze de reis plaatsvond. Ondanks het ontbreken van een goede indicatie voor de representativiteit van de data ten opzichte van de gehele WIC, kan door gebruik te maken van deze dataset, de informatie uit de hier beschreven archieven en de inzichten uit de literatuur al met al toch iets gezegd worden over hoe de handel en scheepvaart van de Rotterdamse afdeling zich tot dat van de bredere Compagnie verhiel tijdens de periode 1621 tot en met 1740.

Hoofdstuk 2

Gelijkwaardig maar niet gelijk: Delft, Dordrecht en Rotterdam

Om de hoofdvraag van deze scriptie – hoe de Rotterdamse afdeling zich tot de rest van de WIC verhiel op het gebied van handel en scheepvaart – te kunnen beantwoorden, is het een nuttige eerste stap om te beginnen met een analyse van de rol van Rotterdam binnen de WIC-kamer De Maze. Anders dan het veel invloedrijkere Amsterdam, had Rotterdam namelijk niet het volledige beheer over een eigen WIC-kamer. Hiervoor was de Maasstad tijdens de vroege zeventiende eeuw nog een te kleine speler binnen de Republiek. Samen met geldschieters uit Delft en Dordrecht, vormden deze drie steden één WIC-kamer: De Maze. Zoals uit het eerste hoofdstuk blijkt, zijn de interne verhoudingen tussen de drie steden van De Maze een lacune in de huidige wetenschappelijke kennis. Hier wordt dan ook dieper op ingegaan in dit hoofdstuk met als centrale vraagstelling: “Hoe verhiel de Rotterdamse WIC-afdeling zich tot de Delftse en Dordtse afdelingen binnen De Maze op het gebied van bestuur, financiering en scheepvaart tussen 1621 en 1740?”

Ter beantwoording van deze vraag komen de interne verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze op drie vlakken aan bod. De financiering – het kapitaal om de handel en scheepvaart van de Compagnie mee te bekostigen moest namelijk ook ergens vandaan komen – en de vertegenwoordiging van De Maze op landelijk niveau worden hier als eerst uiteengezet, gevolgd door een analyse van de verhoudingen tussen de drie Maze-afdelingen wat scheepvaart betreft op basis van gegevens uit de dataset die voor deze scriptie bijeen is gebracht. De samenvoeging van de afdelingen van De Maze in 1669, mogelijke redenen waarom deze WIC-kamer onder Rotterdams bestuur kwam en de invloed van deze samenvoeging op de Delftse en Dordtse afdelingen vormen het laatste gedeelte van dit hoofdstuk.

Financiering en Bestuur

Te beginnen bij het begin van de WIC, bleek het bijeenbrengen van genoeg kapitaal om een WIC-afdeling op te kunnen richten in de ene stad makkelijker dan de andere. In Rotterdam verliep dit niet bepaald voortvarend. Dit was echter niet zozeer een kwestie van weerstand onder de Rotterdamse bevolking om in een dergelijke kamer te investeren, maar binnen het jonge handelscentrum dat Rotterdam begin zeventiende eeuw nog was, voornamelijk een

gebrek aan kapitaal in het algemeen. De oprichting van deze Rotterdamse WIC-afdeling was volgens sommigen dan ook enkel te danken aan "den ijver en de vindingrijkheid van enkelen, die den naam hunner stad hoog wilden houden, vooral tegenover de concurrenten Delft en Dordrecht."⁶⁰

In deze concurrerende steden verliep de geldinzameling een stuk beter, vooral in Dordrecht. In het voorjaar van 1623 was er in Dordrecht al zoveel geld opgehaald, dat een aantal Dordtenaren zelfs wilde deelnemen in het aandeel van Delft, dat toen nog niet genoeg kapitaal bij elkaar had gebracht.⁶¹ Dit Dordtse enthousiasme komt mogelijk voort uit het feit dat, in tegenstelling tot de andere twee steden van De Maze, Dordrecht in 1602 geen VOC-kamer had gekregen en bij de oprichting van de West-Indische variant waarschijnlijk niet buiten de boot wilde vallen.⁶² Van de ruim één miljoen gulden die de drie steden van De Maze uiteindelijk tezamen bij elkaar hadden gebracht, bedroeg het Rotterdamse aandeel net één-vijfde, ofwel een kleine 200.000 gulden.⁶³ Van dit bedrag kwam overigens nog ongeveer de helft vanuit geldschieters van buiten Rotterdam – rijke burgers uit Arnhem, Den Haag en Utrecht hadden ook in de oprichting van de Rotterdamse WIC-afdeling geïnvesteerd – wat het grote verschil met Dordrecht onderstreept.⁶⁴ Een rol als financier of geldschieder was in ieder geval in de vroege jaren van de Compagnie dus niet aan de Rotterdamse WIC-afdeling besteed, vooral niet in tegenstelling tot het kapitaalkrachtigere Dordrecht.

Dat de hoogte van het ingelegde startkapitaal zich niet per se liet vertalen naar een bevoorrechte of prominente positie binnen De Maze, blijkt wellicht uit de eerste landelijke vergadering van de Heren Negentien, de bovenste bestuurslaag van de WIC, in 1624. Vanwege het hoge Dordtse aandeel in de financiering van De Maze uitte de Dordtse afgevaardigde op deze eerste vergadering de wens om voor zijn WIC-kamer drie personen af te mogen vaardigen.⁶⁵ Zo zou iedere afdeling van de Maze er één kunnen hebben, in plaats van de twee zoals het in het octrooi van de WIC stond besloten. Het interne conflict over welke twee afdelingen afgevaardigden mochten sturen en of Dordrecht ondanks de hoge financiële inleg hierdoor gepasseerd zou kunnen worden, zou zo opgelost zijn. Dit verzoek werd echter afgeslagen en de drie steden van De Maze moesten hun twee vertegenwoordigers maar onderling zien te verdelen.

⁶⁰ Te Lintum, "Oprichting Rotterdamse kamer WIC," 104.

⁶¹ Sigmond, "Dordtse Kamer op de Maze," 53-54.

⁶² Cris te Lintum, "De Kamer der West-Indische Compagnie te Delft," *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië* 63 (1910), 97.

⁶³ Van der Schoor, *Stad in aanwas*, 212.

⁶⁴ Te Lintum, "Oprichting Rotterdamse kamer WIC," 109-112.

⁶⁵ Cornelis Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680* (Gainesville: University of Florida Library Press, 2017), 99-100.

Een hierop volgend voorstel vanuit Dordtse kant om het veel invloedrijkere Dordrecht dan een eigen afzonderlijke kamer te geven omdat het meer dan 500.000 gulden bijeen had gebracht, werd van alle kanten tegengehouden. Hierop opperde de Delftse afgevaardigde om de verdeling evenredig naar het ingetekende kapitaal te laten verlopen. Rotterdam zou met haar twee ton bijna één-vijfde deel uitmaken en daardoor buiten de boot vallen aangezien Dordrecht namelijk een half miljoen en Delft drie ton bijeen hadden gebracht. Uiteindelijk viel deze discussie uit in het voordeel van Rotterdam, want Delft, Dordrecht en Rotterdam zouden ieder één-derde deel vertegenwoordigen in De Maze.⁶⁶ Of dit ertoe leidde dat de drie afdelingen hun afvaardiging naar de Heren Negentien, waar De Maze vooralsnog slechts twee plekken had, onderling rouleerden zodat dit op een één-derde verdeling uit zou komen is echter niet bekend.

In de praktijk bleek van een algemene gelijkvloerse één-derde verdeling niet veel terecht te komen. Zo was de Delftse WIC-bewindhebber Nicolaes ten Hove namelijk tussen 1645 en 1665 steevast als enige Maze-lid aanwezig op het Haags Besogne, de jaarlijkse vergadering van WIC-bewindhebbers. In deze twintigjarige periode werd Ten Hove slechts één week in 1648 bijgestaan door zijn Rotterdamse collega Willem Crijger en ontbreekt van een Dordtse bewindhebber geheel vermelding.⁶⁷ Of de Delftse bewindhebbers ook in de hoogste bestuurslaag van de WIC, de Heren Negentien, het voortouw namen voor De Maze is niet bekend, maar niet erg waarschijnlijk. Zoals uit de vorige alinea's bleek, verklaarden de Heren Negentien dat zij slechts te maken hadden met de kamer De Maze als geheel en niet met de losse afdelingen, terwijl de individuele steden wel expliciet in het Haags Besogne genoemd worden. Dit zou kunnen betekenen dat als er op bestuurlijk vlak sprake was van concurrentie tussen de drie afdelingen van De Maze, deze wellicht het beste gevonden kan worden in de vergaderingen over het uit te voeren beleid tijdens het Haags Besogne.

De Rotterdamse WIC-afdeling was bij de nationale vergaderingen op het Haags Besogne dus niet erg prominent aanwezig. Ook tijdens de vergaderingen die de drie afdelingen van De Maze onderling hielden, kan niet van de Rotterdamse tak gezegd worden dat deze een leidende rol heeft gespeeld. Op deze vergaderingen kwamen namelijk “naar oude traditie” eerst de bewindhebbers en aandeelhouders van de Delftse en Dordtse afdelingen aan het woord, voordat hun Rotterdamse collega's aan de beurt waren.⁶⁸ Dit is echter geen hard

⁶⁶ Te Lintum, “Oprichting Rotterdamse kamer WIC,” 112–14.

⁶⁷ In de bewaard gebleven collectie van het Haags Besogne is Nicolaes ten Hove één keer niet als enige vertegenwoordiger van De Maze present getekend: NA, OWIC, inv. 3, f. 96-96v, gedateerd op 15 september 1648.

⁶⁸ Te Lintum, *Rotterdamsche Handel*, 25.

bewijs voor een eventuele achtergestelde functie van de Rotterdamse tak binnen De Maze. Wel duidt dit op een bepaalde rangorde die in lijn is met de eerdergenoemde bestuurlijke en financiële posities van Delft, Dordrecht en Rotterdam.

Net zoals in de gehele WIC, raakte ook de kamer De Maze vanaf ongeveer 1650 in ruig vaarwater op financieel gebied. De schulden van De Maze waren in 1662 kennelijk zelfs zo hoogopgelopen dat deze niet intern opgelost konden worden en tijdens het Haags Besogne moesten worden besproken. Opvallend hieraan was dat de Maze-afdelingen van Dordrecht en Delft expliciet genoemd werden als schuldehbers, terwijl over Rotterdam niets uitdrukkelijk geschreven werd. De enige schuldenpost die aan de Rotterdamse afdeling toegeschreven zou kunnen worden, is dat er een bedrag van fl. 23.500 openstond voor salaris van de bewindhebbers van De Maze, maar ook dit zou dan nog hooguit voor één-derde deel op rekening van Rotterdam komen te staan.⁶⁹ Op de vraag of dit betekent dat Rotterdam minder – of wellicht helemaal geen – financiële problemen had, geeft het Haags Besogne geen antwoord. Erg aannemelijk lijkt dit echter niet. Vooral niet omdat dit dan impliceert dat de Rotterdamse bewindhebbers eerder zouden riskeren hun WIC-kamer failliet te laten gaan, dus waaronder ook zichzelf, dan dat ze hun Delftse en Dordtse collega's financieel bij zouden staan.

De Delftse en Dordtse afdelingen lijken dus in ieder geval vóór de samenvoeging van De Maze in 1669 het grootste deel van de financiering voor hun rekening te hebben genomen, terwijl een Delftse bewindhebber zo goed als de enige vertegenwoordiger van De Maze was tijdens de jaarlijkse vergaderingen op het Haags Besogne gedurende een twintigjarige periode tussen 1645 en 1665. Ook bij het opmaken van de alsmaar oplopende schulden die De Maze had gemaakt, werden Delft en Dordrecht expliciet als schuldehbers genoemd, terwijl van de Rotterdamse afdeling geen melding werd gemaakt. Dit alles lijkt te suggereren dat, in tegenstelling tot de Delftse en Dordtse WIC-afdelingen, de Rotterdamse afdeling een vrij kleine rol van betekenis had op het gebied van financiering en bestuur van De Maze gedurende de vroege jaren van de Compagnie. Een gelijke verdeling in verantwoordelijkheden voor elk van de drie afdelingen van De Maze zoals die aanvankelijk overeen werd gekomen lijkt dus al met al niet op te gaan.

⁶⁹ NA, OWIC, inv.nr. 6, f. 12-14, Haags Besogne gedateerd op 15 april 1662.

Schepen en Scheepvaart

Minstens even belangrijk als de financiering en het bestuur van De Maze, zijn de vele schepen die in opdracht van de WIC-afdelingen te Delft, Dordrecht en Rotterdam langs de Atlantische kust van Amerika en West-Afrika voeren. Op basis van de voor deze scriptie bijeengebrachte dataset kan hier het een en ander over gezegd worden, maar het bleek in een aanzienlijk deel van de bronnen niet mogelijk om de uitvoerende afdeling te achterhalen. Veelal staat namelijk slechts De Maze als uitredende partij vermeld, waardoor het lastig is om precieze aantallen te geven over de interne verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze op het gebied van scheepvaart en handel. Dit betekent echter niet dat er geen algemenere uitspraken over gedaan kunnen worden. Van 67 van de 108 schepen die tussen 1624 en 1659 in opdracht van De Maze naar het Atlantisch gebied afzeilden, zijn de verantwoordelijke afdelingen namelijk wel bekend. Hiervan kunnen er met 33 schepen bijna de helft aan de Rotterdamse WIC-bewindhebbers worden gekoppeld, 17 aan de Delftse en aan de Dordtse WIC-afdeling hetzelfde getal.⁷⁰ Anders dan de weinig zeggende rol van de Rotterdamse afdeling op het gebied van financiën en bestuur, zoals uit de vorige paragraaf bleek, lijkt de rol van de Maasstad op het gebied van scheepvaart en handel een stuk aanzienlijker te zijn geweest.

Dat een aanzienlijk deel van de informatie over deze schepen van notariële akten uit het Stadsarchief Rotterdam afkomstig is, zou daarentegen wellicht tot een bevoordeelde positie van Rotterdam ten opzichte van Delft en Dordrecht kunnen leiden. Uit de beschrijvingen van de Compagnie tussen 1623 en 1636 door de Amsterdamse WIC-bewindhebber Joannes de Laet blijken daarentegen nagenoeg dezelfde verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze. Zo noemt De Laet van de 40 schepen die hij in zijn meerdelige boekreeks aan De Maze toeschrijft er 20 Rotterdams, terwijl Delft en Dordrecht beiden 10 schepen op hun naam kregen.⁷¹ Dit sluit een mogelijke Rotterdamse bevoordeling niet geheel uit, maar maakt het wel minder aannemelijk aangezien De Laet als zeventiende-eeuwse WIC-bewindhebber een breder en vooral completer aanbod aan bronnen tot zijn beschikking had. Gezien zijn bewindhebberstitel in de kamer Amsterdam is het daarbij ook niet erg waarschijnlijk dat hij de Rotterdamse afdeling beter zou bedelen dan de Delftse of Dordtse, wat wellicht wel het geval zou kunnen zijn als hij een Rotterdamse bewindhebber

⁷⁰ Zie Bijlage 1.

⁷¹ Zie de bronvermelding in Bijlage 2.

was. Het lijkt dus een gegronde aanname om te stellen dat van de schepen die voor de drie afdelingen van De Maze voeren, ongeveer de helft dat in opdracht van de Rotterdamse WIC-bewindhebbers deden, terwijl zowel Delft als Dordrecht elk ruim een kwart voor hun rekening namen.

Het is echter wel vrij opmerkelijk dat de helft van deze schepen in opdracht van Rotterdam voeren, terwijl zoals uit de vorige paragraaf bleek dat de betrokkenheid van deze afdeling bij de financiering van De Maze niet erg noemenswaardig was. Als een bepaalde afdeling voor een hoger aantal schepen de rekening voor de levensmiddelen, scheepsuitrustingen en de salarissen van het scheepsvolk zou moeten betalen, lijkt het logisch aan te nemen dat die afdeling dan ook relatief veel financiële middelen zou hebben. Gezien de eerdere wensen van een aantal Dordtse bewindhebbers om zich uit De Maze terug te trekken en een geheel eigen WIC-kamer op te zetten juist omdat zij zoveel meer kapitaal hadden dan hun Delftse en Rotterdamse collega's, is het enigszins vreemd dat het dan niet de Dordtse afdeling was die vooropliep in het aantal uitgerede schepen. Een mogelijke verklaring voor deze constatering zou wellicht kunnen zijn dat de Dordtse en Delftse afdelingen een deel van hun kapitaal afstonden aan hun Rotterdamse collega's zodat zij schepen konden uitrusten en uitreden. Om te kunnen verklaren waarom zij dat zouden doen en niet zelf meer schepen uitstuurden is het bronmateriaal helaas te ontoereikend.

Deze bemerkingen daargelaten, is niet alleen de verhouding tussen Delft, Dordrecht en Rotterdam wat betreft het aantal schepen een relevante variabele, ook de bestemmingen en activiteiten van de schepen die voor de drie WIC-afdelingen naar het Atlantisch gebied vertrokken kunnen veelzeggend zijn. In deze paragraaf wordt de behandeling hiervan echter beperkt tot slechts een vergelijking tussen de drie afdelingen van De Maze op het gebied van de meest voorkomende bestemmingen en activiteiten. Dit omdat de analyse van de handel en scheepvaart van De Maze als geheel in de volgende twee hoofdstukken uitvoerig aan bod komt.

Uit de dataset van de schepen van De Maze blijkt dat Brazilië veruit de meest aangedane bestemming was voor zowel Delft, Dordrecht als Rotterdam tussen 1624 en 1659. Van de 33 reizen waarvan bekend is dat die in opdracht van de Rotterdamse afdeling werden voltrokken, hadden er namelijk 22, ofwel twee-derde, Brazilië als bestemming. Voor Dordrecht lag dit op 10 van de 17 reizen – dus bijna 59 procent – en voor de Delftse WIC-afdeling vertrokken er met 8 van de 17 net iets minder dan de helft van de reizen richting

Brazilië.⁷² Het Caraïbisch gebied staat op de tweede plaats gevolgd door West-Indië, de algemene aanduiding voor de Caraïben maar soms ook inclusief Zuid-Amerika.⁷³ Ondanks dat elk van de drie afdelingen om en nabij of meer dan de helft van hun de reizen naar Brazilië lieten gaan, suggereren de absolute aantallen dat de Rotterdamse afdeling vaker schepen naar dit Zuid-Amerikaanse land stuurde dan haar Delftse en Dordtse bij elkaar.

Hoewel dit de stelling uit de literatuur dat de Rotterdamse WIC-afdeling zich specialiseerde in de vaart op Brazilië bevestigt, moet hierbij wel in gedachten gehouden worden dat de uitvoerende afdeling van een aanzienlijk deel van de reizen in de voor deze scriptie bijeengebrachte dataset niet bekend is.⁷⁴ Dit betekent dat als deze informatie voor meer reizen beschikbaar zou zijn – ook al is het voor slechts een gering aantal reizen – de onderlinge verhoudingen er waarschijnlijk anders uit zouden zien. Gezien het lage absolute aantal bekende reizen zou dit vooral voor de Delftse en Dordtse afdelingen gelden. Desondanks kan op basis van de algemene strekking van deze gegevens wel geconcludeerd worden dat hoewel alle drie de afdelingen van De Maze hun schepen veruit het vaakst naar Brazilië uitstuurden, de vaart op Brazilië verhoudingsgewijs waarschijnlijk het belangrijkste is geweest voor de Rotterdamse WIC-afdeling.

Waar de bestemming van de reizen één van de minimale eisen was om de reis op te nemen in de dataset, gold dat niet voor de activiteit van de schepen van De Maze. Voor de vergelijking tussen de drie afdelingen van De Maze wat de bestemming betreft, bleek al dat er minder gegevens waren om vanuit te gaan. Wanneer dit vervolgens nog verder wordt beperkt tot enkel de reizen waarvan zowel de uitredende afdeling als de activiteit bekend zijn, heeft dat als gevolg dat er in absolute aantallen erg weinig gegevens bekend zijn. Bij de representativiteit van de data moet om deze reden dan ook vraagtekens gezet worden. Voor de Rotterdamse afdeling kwam het transport van goederen namelijk met 8 van de 20 reizen als meest voorkomende activiteit naar voren, evenals voor Dordrecht met 3 van de 9. De kaapvaart was met 4 van de 10 reizen de meest voorkomende scheepvaartactiviteit voor de Delftse afdeling van De Maze.⁷⁵ Hieruit zou opgemaakt kunnen worden dat waar Delft vooral aan kaapvaart deed, Dordrecht en Rotterdam vaker goederen transporteerden. Zoals gezegd is

⁷² Zie Bijlage 1.

⁷³ De Nederlandse Zuid-Amerikaanse kolonie in Essequibo (het huidige Guyana) wordt ook als West-Indië aangeduid in Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 135, 140. Ook uit primair bronmateriaal blijkt dat de term West-Indië niet per sé synoniem stond aan de Caraïben: NA, OWIC, inv. 6, f. 22-23, resolutie van het Haags Besogne gedateerd op 21 april 1662: "...soo van de slaeffsche handelaren en Caribis ende Westindisch vaerders..."

⁷⁴ Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 212.

⁷⁵ Zie Bijlage 1.

de beschikbare data niet erg omvangrijk en is een dergelijke conclusie dan ook niet op zijn plek.

Data over Dordrecht is wellicht het meest ongeschikt wat dit betreft. Van slechts 9 reizen was bekend wat voor handels- of scheepvaartactiviteit zij ondernamen en dat die in opdracht van de Dordtse afdeling plaatsvonden. Van deze 9 transporteerden er 3 soldaten, 2 vervoerden er goederen, 2 waren actief in de kaapvaart en 2 handelden in slaafgemaakte Afrikanen.⁷⁶ Deze aantallen liggen dus zo dicht bij elkaar dat een conclusie of algemene uitspraak op basis daarvan onvoldoende te onderbouwen zou zijn. De vraag hoe de drie afdelingen van De Maze zich tegenover elkaar verhielden wat de activiteit van de door hun uitgerede schepen betreft, is in deze scriptie dus niet te beantwoorden.

Wat daarentegen wel geconcludeerd kan worden op basis van de bronnen die voor deze scriptie bij elkaar zijn gebracht, is dat van het totale aantal schepen dat voor De Maze naar het Atlantisch gebied vertrokken zeer waarschijnlijk de helft in opdracht van de Rotterdamse WIC-bewindhebbers zeilden. De Delftse en Dordtse namen beiden ongeveer een kwart voor hun rekening. Ook blijkt dat hoewel Brazilië de meest frequente bestemming is voor alle drie de afdelingen, dit vanwege de hogere verhoudingen vergeleken met Delft en Dordrecht wellicht het meest voor de Rotterdamse tak van De Maze gold. Hier moet wel bij gezegd worden dat deze bevindingen alleen op gaan voor de periode 1624 tot en met 1659, omdat er vanaf 1660 geen gegevens meer zijn gevonden over welk schip in dienst van welke afdeling zeilde.

Samenvoeging De Maze in 1669

Al vanaf het verlopen van het eerste octrooi van de Compagnie in 1646 namen de onderlinge tegenstellingen en geschillen tussen de drie steden van De Maze al gestaag toe en dan vooral na het geleidelijke verval van voorspoed en welvaart voor de Compagnie na de vrede met Spanje in 1648. Net na de verlenging van het eerste octrooi in 1646, begonnen gesprekken over de vermindering van uitgaven. De huidige inrichting van de Compagnie zou namelijk flink versimpeld kunnen worden. Op onder andere de personeelskosten van de 10 individuele afdelingen verspreid over de 5 kamers zou bezuinigd kunnen worden door het aantal afdelingen simpelweg te verminderen of samen te voegen. Tussen 1649 en 1651 voerden de

⁷⁶ Zie Bijlage 1.

Staten-Generaal zelfs discussie over een radicaal plan om alle bewindhebbersposities af te schaffen en te vervangen met één centraal bestuur in Den Haag, maar zo ver zou het niet komen.⁷⁷

Door de voortdurende rivaliteit tussen de Republiek, Engeland en Portugal in het Atlantische gebied gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw, wat af en toe tot gewapend conflict leidde, ging het steeds slechter met de WIC. De enorme schulden van de Compagnie konden niet meer terugbetaald worden en de ene na de andere kamer staakten hun betalingen door gebrek aan financiën. In een poging om de kosten zoveel mogelijk te drukken, besloten de bewindhebbers van De Maze op 20 december 1669 om de drie Maze-afdelingen van Delft, Dordrecht en Rotterdam samen te voegen.⁷⁸ Deze centralisering bracht het hoofdkantoor van De Maze naar Rotterdam *“als sijnde seer wel gelegen, en daer toe best en bequaemst werdende geoordeelt, en waarmede sullen wesen affgeschafft alle andere onnutte huijsingen, wooningen, mitsgaders Boeckhouders, Equipagie, Meesters en andere Suppoosten van de selve drie Leeden vande Camer vande Maze.”*⁷⁹ De kosten van het onroerend goed van De Maze en een flink deel van de personeelskosten werden hiermee drastisch verminderd.

Na de centralisering van De Maze in 1669 raakten de Delftse en Dordtse WIC-afdelingen steeds meer van hun invloed en activiteit kwijt ten gunste van de Maasstad. Zo ontstond net na de heroprichting van de WIC in 1674 vrijwel direct discussie over een besluit waarbij de Dordtse afdeling vanaf 1675 verplicht werd bij te dragen aan de levering van levensmiddelen voor de Compagnieschepen. De meeste kritiek kwam omdat de bewindhebbers het overbodig en onhandig vonden om per sé een schip naar Dordrecht te laten varen om het daar dan uit te rusten en weer terug naar Rotterdam te brengen. Tijdens een daaropvolgende vergadering in Rotterdam verzocht een Dordtse bewindhebber om het schip *De Eendracht* vanuit Rotterdam naar Dordrecht te laten varen om daar te worden uitgerust. Hoewel dit verzoek in lijn was met wat er eerder al overeen was gekomen wat betreft de uitrusting van Compagnieschepen in Dordrecht, werd het meteen afgeslagen. De bewindhebbers en aandeelhouders in De Maze verklaarden zelfs dat zij hun ingelegd geld in zouden trekken als er extra kosten moesten worden gemaakt. Als er geen winst werd gemaakt, zou de Compagnie snel weer failliet gaan zo was de redenatie.

⁷⁷ Te Lintum, “Kamer der WIC te Delft,” 101-102.

⁷⁸ Ibid., 104.

⁷⁹ Zoals geciteerd in Sigmond, “Dordtse Kamer op de Maze,” 56-57.

Een ander bezwaar tegen het uitrusten van Compagnieschepen in Dordrecht was zowel geografisch als financieel van aard. Als *De Eendracht* in de herfst naar Dordrecht zou gaan, liep het schip namelijk het risico pas in de winter de zee op te kunnen. Ook zou er dan in Dordrecht personeel moeten worden gezocht om via lichters en kleinere boten alle goederen aan boord te brengen – met alle extra kosten van dien – terwijl het schip in Rotterdam zo goed als langs de kade in de binnenstad kon liggen. Daarbij kon het schip vanuit Rotterdam in één tij de zee op, terwijl *De Eendracht* vanuit Dordrecht een aantal dagen op een goede wind moest wachten, waardoor de winstgevendheid van de gehele reis verloren zou gaan.⁸⁰ Met andere woorden, het financiële gewin dat De Maze kon halen door gebruik te maken van de gunstigere geografische ligging van Rotterdam was belangrijker dan tegemoetkomen in de wensen van één van haar afdelingen.

Naast de geleidelijke afname in invloed van de WIC-afdelingen van Delft en Dordrecht, had de samenvoeging van De Maze voor deze twee steden ook een negatief effect op het gebied van scheepvaart. Hoewel Delft en Dordrecht officieel nog wel onderdeel uitmaakten van De Maze, en dus ook moesten bijdragen aan de uitreding en uitrusting van Compagnieschepen, werden de havens van Delft en Dordrecht vanaf de regeling van 1669 steeds meer gemedend. Ook vanwege de toenemende aantallen particuliere West-Indiëvaarders die stevast in Rotterdam aanmeerden, nam het belang van Delfshaven en de haven van Dordrecht steeds meer af ten gunste van die van Rotterdam. Over het algemeen had Dordrecht als handelsstad al vanaf 1620 steeds minder inkomsten uit de handel die vanuit de Noordzee naar de stad kwam, terwijl dit voor Rotterdam juist steeds meer toenam.⁸¹ Het meeste kapitaal van De Maze was na 1669 bovendien al in de kassen van het hoofdkantoor in Rotterdam of zou daar nog naartoe moeten.⁸² Het was simpelweg voordeliger om een schip dat in opdracht van De Maze zeilde aan te laten meren in Rotterdam. Van een noemenswaardige invloed van zowel Delft als Dordrecht binnen De Maze is vanaf het begin van de achttiende eeuw zo goed als geen sprake meer. De enige tekenen van activiteit voor deze twee afdelingen bleken vanaf ongeveer 1700 slechts nog het benoemen van bewindhebbers en zitting nemen tijdens vergaderingen.⁸³

Uit de dataset in Bijlage 1 blijkt nog wel een opmerkelijk gegeven over de laatste paar Compagnieschepen die in opdracht van De Maze voeren. Van de laatste vijf reizen die deze

⁸⁰ Sigmond, “Dordtse Kamer op de Maze,” 61,

⁸¹ Hubert Nutseling, “Het Stapelrecht Beknot, de Zeehandel Ingeperkt,” in *Geschiedenis van Dordrecht: 1572 tot 1813* Deel 2, onder redactie van Willem Frijhoff, 130-148 (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 1998), 146-148.

⁸² Te Lintum, “Kamer der WIC te Delft,” 104-105.

⁸³ Te Lintum, “Kamer der WIC te Delft,” 107-108; Sigmond, “Dordtse Kamer op de Maze,” 55-57.

WIC-kamer tussen 1732 en 1740 uitreedde, werden er namelijk drie door het schip de *Delft* uitgevoerd.⁸⁴ Of dit gezien kan worden als bewijs van een aanhoudende invloed van Delft binnen De Maze is daarentegen te betwijfelen. Zoals eerder al genoemd, raakten Delft en ook Dordrecht steeds minder betrokken bij de uitreding van schepen voor de in Rotterdam gecentraliseerde WIC-kamer De Maze. Het is dus waarschijnlijker dat de *Delft* eerder vernoemd is naar de stad zelf dan naar een WIC-afdeling die niet veel meer bij de scheepvaart van de Compagnie betrokken was.

Voor een antwoord op de vraag of het specifiek aan de Rotterdamse WIC-afdeling te wijten was dat de centralisering van De Maze in die stad plaatsvond, of dat een samenvoeging van de drie afdelingen evengoed in Delft of Dordrecht een mogelijkheid zou zijn geweest, is niet veel bewijs te vinden in het bronmateriaal dat voor deze scriptie is gebruikt. Het is niet erg waarschijnlijk dat de samenvoeging van de afdelingen van De Maze in Rotterdam te maken had met een hogere invloed van Rotterdamse WIC-bewindhebbers ten opzichte van hun Delftse en Dordtse collega's.

Aannemelijker is het om te concluderen dat de keuze voor Rotterdam afhing van een aantal factoren die buiten de directe invloed van de bewindhebbers van de WIC in de Maasstad lagen. Aangezien de samenvoeging een poging was om kosten te besparen, ligt het waarschijnlijk het meest voor de hand om de centrale ligging van Rotterdam tussen Delft en Dordrecht in aan te kaarten. Behalve dat de kosten om Compagnieschepen steeds tussen de drie steden van De Maze te laten varen hierdoor wegvielen, konden die schepen via de Rotterdamse haven ook nog makkelijker de Noordzee op en weer af. Deze geografische factor is uiteraard niet te wijten aan het beleid of een prominente positie van de bewindhebbers van de WIC-afdeling van Rotterdam binnen De Maze.

De centralisering van De Maze in 1669 had, ongeacht de toedracht, een behoorlijke invloed op de interne verhoudingen tussen de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-afdelingen. Allereerst zorgde deze samenvoeging ervoor dat alle administratieve, financiële en bestuurlijke taken van De Maze nu slechts nog in het WIC-kantoor van Rotterdam uitgevoerd werden. Door de samenvoeging, in combinatie met de voorkeur van particuliere handelaren om Rotterdam aan te doen, voeren steeds minder schepen van De Maze de havens van Delft en Dordrecht binnen. Ook op het gebied van handel en scheepvaart raakten deze twee afdelingen dus steeds meer op de achtergrond. Ruwweg vanaf het begin van de achttiende eeuw bleken Delft en Dordrecht niet veel tekenen van activiteit meer te vertonen

⁸⁴ Zie Bijlage 1.

wat de vaart op het Atlantisch gebied betreft. Dit alles ten gunste van de relatieve positie van de Rotterdamse WIC-afdeling binnen De Maze.

Conclusie

Hoe verhiel de Rotterdamse WIC-afdeling zich tot de Delftse en Dordtse afdelingen binnen De Maze verhiel op het gebied van bestuur, financiering en scheepvaart tussen 1621 en 1740? Een antwoord op deze vraag is door de verschillende relevante aspecten en lange periodisering niet eenduidig te formuleren. Ter beantwoording van deze vraag zijn in dit hoofdstuk dan ook de onderlinge verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze op het gebied van financiering, bestuur, handel- en scheepvaart, en de invloed van de centralisering van deze WIC-kamer in 1669, uiteengezet. Op basis hiervan kunnen ruwweg vier periodes ingedeeld worden waaruit de ontwikkelende verhoudingen tussen de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-afdelingen blijken.

Gedurende de eerste periode, van 1621 tot omstreeks 1650, kan gesteld worden dat Dordrecht en Delft wat het bestuur en de financiering van De Maze betreft van groter belang waren dan Rotterdam. Opmerkelijk genoeg vertrokken in ieder geval tot 1659 ongeveer de helft van de schepen van De Maze in opdracht van de Rotterdamse afdeling, maar een verklaring hiervoor ontbreekt vooralsnog. Vanaf de helft van de zeventiende eeuw tot 1669 groeiden de onderlinge tegenstellingen tussen de drie steden, maar door financiële problemen namen de activiteit van de Delftse en Dordtse afdelingen steeds meer af. Als gevolg van deze financiële wantoestand werd in 1669 gekozen om de drie afdelingen samen te voegen, waarbij de keuze viel op Rotterdam als hoofdvestiging vanwege de centrale ligging en goede bereikbaarheid. In de daaropvolgende periode, tussen 1669 en 1700, hadden Delftse en Dordtse bewindhebbers nog wel zitting in het bestuur en financiering van De Maze, maar raakten de havens van Delft en Dordrecht wat de handel op het Atlantisch gebied betreft steeds meer in ongebruik vanwege de centralisering van De Maze in Rotterdam. Vanaf 1700 vertoonden de Delftse en Dordtse afdelingen, op het benoemen van bewindhebbers na, nauwelijks nog tekenen van leven en werden alle taken van De Maze in principe in of vanuit Rotterdam uitgevoerd.

De oorzaak voor deze uiteindelijke vooraanstaande positie van de Maasstad binnen De Maze blijkt, opmerkelijk genoeg, grotendeels buiten de macht van de bewindhebbers van deze afdeling te moeten worden gezocht. De geografische ligging van Rotterdam, de hogere

particuliere handel en de relatieve neergang van de afdelingen van De Maze in Delft en Dordrecht waren namelijk drie belangrijke factoren waar de Rotterdamse WIC-afdeling zelf weinig tot geen invloed op heeft gehad.

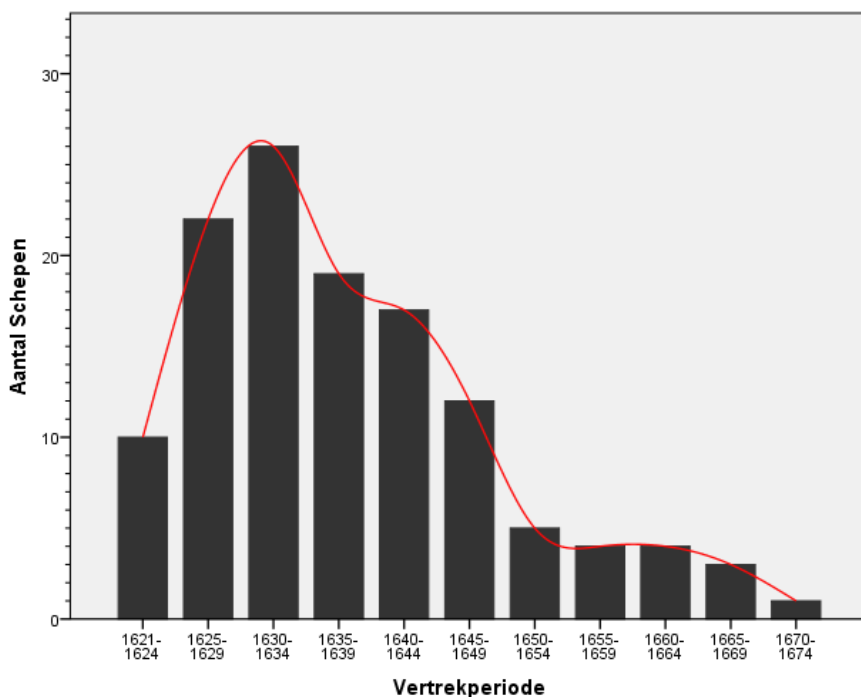
Hoe verhiel de Rotterdamse WIC-afdeling zich op het gebied van handel en scheepvaart tot de andere afdelingen en kamers van de Compagnie tussen 1621 en 1740? Uit deze bevindingen blijkt dat van de drie afdelingen van De Maze, de Rotterdamse tak het meest bij de handel en scheepvaart betrokken was. Tot ongeveer 1660 was deze afdeling namelijk verantwoordelijk voor de helft van alle door De Maze uitgerede schepen. Vanaf 1669 was Rotterdam zelfs de hoofvestiging en kan in principe gesteld worden dat De Maze vanaf omstreeks 1700 zo goed als synoniem stond aan de Rotterdamse tak. Dit zegt echter alleen iets over de verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze en niet hoe die zich verhiel ten opzichte van de rest van de Compagnie. Dit komt dan ook in de volgende hoofdstukken aan bod.

Hoofdstuk 3

Kaapvaart, Brazilië en Faillissement: De Maze tussen 1621 en 1674

Lag in het vorige hoofdstuk de nadruk op de interne verhoudingen tussen de drie afdelingen van De Maze, dit hoofdstuk gaat over hoe De Maze zich verhiel tot de bredere Compagnie op het gebied van handel en scheepvaart. Zoals te zien in de grafiek hieronder, heeft De Maze veruit de meeste schepen uitgereed tijdens de eerste decennia van het bestaan van de Compagnie waarbij de periode 1630-1634 de grootste piek vormt. Uitgaande van deze grafiek, kunnen ruwweg drie periodes in de handel en scheepvaart van De Maze tijdens de Eerste WIC worden geïdentificeerd. De eerste periode beslaat het vroegste decennium van het bestaan van de Compagnie, tussen 1621 en 1629, waarbij een aanloop genomen wordt naar de periode met het hoogste aantal vertrokken schepen. Gedurende de daaropvolgende periode – van 1630 tot 1649 – bereikte De Maze namelijk haar korte piek wat het aantal uitgezonden schepen betreft, gevolgd door een geleidelijke neergang. De derde en laatste periode, vanaf 1650, laat zich kenmerken door aanhoudend verval en uiteindelijk het faillissement van de Eerste WIC in 1674. Deze drie periodes vormen de leidraad en structuur in dit hoofdstuk en leiden tot slot naar een antwoord op de tweede deelvraag binnen deze scriptie: “Hoe droeg De Maze bij aan de handel en scheepvaart van de Eerste WIC tussen 1621 en 1674?”

Grafiek 3.1: Aantal schepen vertrokken in opdracht van De Maze per vijf jaar (1621-1674)



Bron: Grafiek op basis van de dataset in Bijlage 1.

Opkomst en kaapvaart

Toen het enigszins moeizaam bijeengebrachte startkapitaal van de Compagnie in 1623, zo'n twee jaar na de oprichting, eenmaal rond was, kwamen de Heren Negentien bijeen om te vergaderen over de te nemen koers. Het 'Groot Desseyn' was hiervan de uitkomst. In dit 'grote plan' waren de Heren Negentien overeengekomen om de aanwezigheid van de Republiek in het Atlantisch gebied te laten beginnen met het veroveren van een aantal strategisch gelegen Portugese forten en gebieden. Van de Portugese kolonies langs de Atlantische zee viel de keuze allereerst op Brazilië, dat door de waardevolle suikerproducerende gebieden voor het meeste economische gewin zou zorgen. De stad Salvador (in de provincie Bahia), het centrum van de Portugese macht in Brazilië, stond bovenaan de lijst. Om de toelevering van slaafgemaakte Afrikanen naar het suikerproducerende Brazilië af te snijden en de Portugese kolonie verder te ondermijnen, was het ook de bedoeling om zoveel mogelijk Portugese forten langs de Goudkust (het huidige Ghana) en het belangrijke slavenhandelscentrum in Luanda (Angola) in handen te krijgen. Na de verovering van Salvador in 1624 leek het Groot Desseyn aanvankelijk te slagen, maar door guerrillastrijd tegen de Portugezen op land en aanvallen van Spaanse vloten vanuit zee, verloor de WIC het jaar daarop al haar voet aan de grond in Brazilië.⁸⁵ Het grote plan had dus gefaald en compensatie voor de gemaakte kosten om de betrokken schepen uit te reden bleef nagenoeg uit.

Veel winstgevender en lucratiever bleek de kaapvaart in het Atlantisch gebied. Gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw zijn er twee vormen in de kaapvaart van de WIC te onderscheiden. Bij de ene vorm kaaptten Nederlandse schippers de Portugese transportschepen die met een scheepsruim vol kostbaar suiker vanuit Brazilië naar Europa zeilden en de andere omvat het plunderen van het Caraïbisch kustgebied en het overheersen van Spaanse koopvaarders in opdracht van de Compagnie.⁸⁶ De kaapvaart was echter niet alleen voorbehouden aan schippers op de schepen die eigendom waren van de Compagnie. Ook de particuliere schippers die gecharterd werden om in opdracht van de WIC een handelstocht uit te voeren, kregen middels kaperbrieven toestemming om vijandelijke schepen te kapen. Dat deze particuliere kaapvaart ook voor De Maze, of in ieder geval de Rotterdamse afdeling van deze kamer, gold blijkt wel uit de reis van het Rotterdamse schip *Het Vliegende Hart* in 1637. *Het Vliegende Hart* keerde dat jaar namelijk na een reis naar Brazilië, waar het

⁸⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 34-35, 70.

⁸⁶ *Ibid.*, 53.

goederen en soldaten had afgeleverd, terug in Rotterdam met een lading gekaapte goederen die het langs de kust van Haïti op een vijandelijk schip had veroverd.⁸⁷

Deze particuliere kaapvaart kwam, met uitzondering van het voorbeeld van *Het Vliegende Hart*, echter maar weinig voor. De meeste schepen van De Maze die op kaaptocht vertrokken, waren namelijk onderdeel van speciaal voor de kaapvaart uitgeruste vloten van Compagnieschepen. In deze vloten was niet slechts één enkele kamer vertegenwoordigd, alle vijf de WIC-kamers leverden namelijk een aantal van hun schepen, maar binnen de vloot was de interne hiërarchie tussen deze kamers vrij duidelijk aanwezig. Zo leverde de grootste kamer van de Compagnie, die van Amsterdam, steevast het schip waar de admiraal van de vloot zijn bevel vanuit gaf en werden de overige rangen verdeeld naar het aandeel van de andere kamers. Een voorbeeld hiervan is een vloot kaperschepen die in 1626 naar het Caraïbisch gebied vertrokken. Het schip *De Amsterdam*, van de gelijknamige kamer, was hierin het admiraalschip, terwijl een schip van de Zeeuwse WIC-kamer, *Walcheren*, werd aangesteld als het viceadmiraalschip. De schipper van het schip *Neptunus* van De Maze kreeg de titel schout-bij-nacht, ofwel de derde in rang.⁸⁸ Meer rangen dan admiraal, viceadmiraal en schout-bij-nacht waren er niet, in ieder geval in deze vloot, aangezien schippers van de kamers van het Noorderkwartier en Stad en Lande geen rangen kregen toegeschreven. De Maze had door deze rang dus een status als grootste van de drie kleinere WIC-kamers binnen deze kaapvloot van 1626.

Ook binnen een andere en zeer waarschijnlijk beter bekende kaapvloot bleek dezelfde hiërarchie tussen de kamers van de Compagnie. De eerdergenoemde WIC-vloot die in 1626 naar de Caraïben vertrok, kwam namelijk langs de noordkust van Cuba de meer dan veertig schepen tellende Spaanse zilervloot tegen. Deze zilervloot bestond uit transportschepen vol met Amerikaans zilver, goud en parels, die tussen de Caraïben en Spanje werden geëscorteerd door zwaarbewapende galjoenschepen.⁸⁹ Met haar 16 schepen en jachten maakte de WIC nog vrij weinig kans om de Spaanse schepen in te nemen.⁹⁰ Twee jaar later, in 1628, rustte de Compagnie nogmaals een kaapvloot uit, die ditmaal 31 zwaarbewapende en bemande schepen en jachten telde. Hiervan hadden Amsterdamse bewindhebbers en aandeelhouders er 16 uitgereed, waaronder het vlaggenschip de *Amsterdam* en het admiraalschip *De Hollandse Tuin*. De schipper van het Zeeuwse schip de *Neptunus* was de viceadmiraal, terwijl de

⁸⁷ Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart," 125.

⁸⁸ Joannes de Laet, *Jaerlyck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel I*, uitgegeven door de Linschoten Vereeniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1931), 130-131.

⁸⁹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 61.

⁹⁰ *Ibid.*, 55-56.

Rotterdammer Cornelis Claeszoon 't Melckmeysgen die het bevel voerde over het schip de *Utrecht* van de Rotterdamse afdeling van De Maze de schout-bij-nacht was.⁹¹ Ook in deze vloot had De Maze dus een hogere positie vergeleken met het Noorderkwartier en Stad en Lande wat betreft de rangen van scheepsofficieren.

Het opperbevel over deze kaapvloot kwam niet toe aan de admiraal, maar aan een tegenwoordig nog beroemde generaal: Piet Pieterszoon Hein. Deze in 1577 te Delfshaven geboren Piet Hein was een groot deel van zijn leven actief in de koopvaart: eerst op particuliere handelsschepen en later ook in dienst van de VOC. In 1611 vestigde Hein zich in Rotterdam, waar hij op den duur een plek in het Rotterdamse stadsbestuur aangeboden kreeg. Twee jaar na de oprichting van de WIC, in 1623, trad hij als viceadmiraal in dienst bij de Compagnie.⁹² Hein begon zijn WIC-carrière in de Delftse afdeling van De Maze. Hier gaf hij het bevel over het Delftse Compagnieschip *Neptunus*, waarmee hij als viceadmiraal bij de eerste expeditie van de WIC in 1624 naar Brazilië trok.⁹³ De meeste bekendheid verwierf Piet Hein echter met zijn leiding over de eerdergenoemde kaapvloot waarmee in 1628 de Spaanse zilvertvloot buit werd gemaakt.

In 1629 keerde Piet Hein terug met een buit ter waarde van 11,5 miljoen gulden – omgerekend naar tegenwoordige valuta ruim 127,5 miljoen euro – die hij met zijn vloot in de Baai van Matanzas langs de noordkust van Cuba van de Spaanse zilvertvloot geïkapt had.⁹⁴ Een klein deel van de opbrengst hiervan werd verdeeld onder de scheepsbemanning en -officieren die op deze vloot werkzaam waren, maar een groter deel keerden de Heren Negentien uit als dividend aan de aandeelhouders in de Compagnie. Het achterliggende idee hierbij was om het vertrouwen in de WIC te verhogen en meer investeerders aan te trekken, zodat de Compagnie opnieuw een poging kon doen een voet aan de grond te krijgen in Brazilië.⁹⁵ In verhouding tot het geheel bleef er na aftrek van alle kosten, lasten en uitbetalingen niet erg veel van Piet Heins buit over voor nieuwe ondernemingen van de WIC, slechts zo'n anderhalf miljoen.⁹⁶ Op deze nieuwe ondernemingen wordt in de volgende paragraaf van dit hoofdstuk op ingegaan.

⁹¹ Joannes de Laet, *Iaerlyck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel II*, uitgegeven door de Linschoten Vereniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1932), 56-57.

⁹² Gerrit Verhoeven, *De derde stad van Holland: Geschiedenis van Delft tot 1795* (Zwolle: Uitgeverij WBooks, 2015), 299.

⁹³ Te Lintum, *Rotterdamsche Handel*, 24; Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart," 109-110.

⁹⁴ Uitgaande van de digitale omrekenhulp van het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis: <http://www.iisg.nl/hpw/convert-nl.php>, geraadpleegd op 14-06-2019.

⁹⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 35.

⁹⁶ Wendy de Visser, *Piet Hein en de Zilvervloot: Oorlog en Handel in de West* (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2001), 57.

Ondanks het succes van Piet Hein, namen de kaapvaartactiviteiten van schepen die in dienst stonden van De Maze na 1629 vrij abrupt af. Vanaf dat jaar zijn er slechts drie vermeldingen wat de kaapvaart betreft gevonden. Zo veroverde het Rotterdamse schip de *Jager* nog in 1635 een lading brazielhout op een Spaans schip en in 1637 kaapte het gehuurde Rotterdamse schip *Het Vliegende Hart* een onbekende lading goederen langs de Haïtiaanse kust. De kaaptocht die het Delftse schip de *Kater* in 1656 – zo'n 19 jaar na de vorige – langs de West-Afrikaanse kust uitvoerde, is de laatste vermelding van kaapvaart door De Maze in de voor deze scriptie behandelde bronnen.⁹⁷ De betrokkenheid van De Maze bij de kaapvaart lijkt zich dus vooral gedurende het eerste decennium van het bestaan van de Eerste WIC te hebben geconcentreerd.

Vergeleken met de bredere context van door de WIC georganiseerde kaapvaart is de periode van de betrokkenheid van De Maze bij de kaapvaart tot en met 1629 vrij kort. Zo vertrokken in 1630 nog een aantal schepen van de WIC op kaaptocht naar de Caraïben en zijn gedurende de jaren 1630's kleinere kaapvaarteskaders naar het West-Indisch gebied afgezeild. Een mislukte poging om in 1640 de Spaanse zilvervloot opnieuw te overheersen was de laatste grote en centraal georganiseerde kaapvaartoperatie van de Compagnie.⁹⁸ Van de particuliere kapers die eerder in deze paragraaf al kort zijn genoemd, is bekend dat zij tot in de jaren 1660's actief waren, maar tegelijkertijd ook dat deze vooral door Zeeuwse schippers werden uitgevoerd.⁹⁹ Aanwijzingen dat De Maze enige rol van betekenis heeft gespeeld in zowel de kaapexpedities van de WIC ná 1629 als de particuliere kaapvaart ontbreken echter. Hierdoor is het aannemelijk om te stellen dat de betrokkenheid van De Maze bij de kaapvaart gedurende het bestaan van de Eerste WIC vooral vóór 1630 gezocht moet worden en dat deze betrokkenheid in vergelijking tot de overige WIC-kamers van vrij korte duur was.

Anderzijds moet gezegd worden dat tijdens de periode waarin er wél een actieve deelname aan de kaapvaart gevonden kan worden, de bijdrage van De Maze niet onbeduidend is. Niet alleen vormde deze WIC-kamer het startpunt van de kaapvaartcarrière van wellicht de meest bekende kaper uit de Nederlandse geschiedenis – Piet Hein – maar gezien de toekenning van officiersrangen binnen de kaapvloten was De Maze in ieder geval gedurende het eerste decennium van het bestaan van de Compagnie zeer waarschijnlijk ook de belangrijkste van de drie kleinere WIC-kamers.

⁹⁷ Zie Bijlage 1.

⁹⁸ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 61-62.

⁹⁹ *Ibid.*, 64-65.

Piek en Brazilië

Hoewel de kaapvaart langs de Amerikaanse kust de belangrijkste activiteit van De Maze was gedurende de eerste tien jaar van het bestaan van de WIC, was dit niet het enige wat zij ondernam. Naast de verovering van vijandelijke schepen, viel namelijk ook de verovering van vijandelijk grondgebied onder de doelstellingen van de Compagnie. De twee expedities die de WIC tijdens de eerste helft van de jaren 1620's had uitgerust om een deel van het Portugese territorium in Zuid-Amerika in te nemen mislukten echter. Het zou pas tot na Piet Heins verovering van de Spaanse zilvervloot in 1628 duren tot de Compagnie genoeg financiële middelen had om weer grootschalige aanvallen te organiseren. Tijdens de jaren 1630's en de vroege jaren 1640's werd dan ook werk gemaakt van deze doelstelling om het Nederlandse territoriale bezit langs de Atlantische kust uit te breiden.¹⁰⁰

Financieel en moreel gesterkt door de opbrengst van de zilvervloot, voerde de WIC een nieuwe aanval uit op Portugees-Brazilië. De verovering van de stad Olinda en de bijhorende haven Recife in de suiker-producerende Braziliaanse provincie Pernambuco begin 1630, vormde het startschot voor de gebiedsuitbreiding van de WIC in Brazilië.¹⁰¹ Veel financieel gewin leverden deze veroveringen echter nog niet op. De verdediging tegen Spaanse tegenaanvallen en Portugese sabotage van suikerplantages in Nederlands-Brazilië lieten de schulden van de WIC steeds verder oplopen tot de situatie in 1636 onhoudbaar bleek. In samenspraak met de Staten-Generaal besloten de Heren Negentien om het gezag over deze kolonie over te dragen aan een bekwame en militair ervaren gouverneur. De keuze viel hierbij op Johan Maurits, de graaf van Nassau-Siegen, die de Portugese saboteurs al na enkele weken na zijn installatie als gouverneur van Nederlands-Brazilië in 1637 wist te stoppen. Onder zijn leiding werd datzelfde jaar ook het Portugese fort Elmina aan de Goudkust veroverd, waar vanuit slaafgemaakte Afrikanen naar de suikerplantages in Brazilië gebracht konden worden, en tot 1642 nog een aanzienlijk aantal andere forten langs de Afrikaanse westkust.¹⁰²

De gebiedsuitbreiding van de WIC gedurende de jaren 1630's bleef niet beperkt tot Brazilië en West-Afrika. De eilanden in het Caraïbisch gebied die tegenwoordig bekend staan als de Nederlandse Antillen werden in diezelfde periode bezet en ingenomen. In opdracht van

¹⁰⁰ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 35.

¹⁰¹ Goslinga, *Dutch in the Caribbean*, 209-210, 212.

¹⁰² Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 39-40.

de WIC-kamer van Amsterdam, veroverden Nederlandse soldaten in 1630 het eiland Sint-Maarten op het Spaanse gezag. Dit bovenwindse eiland zou als uitvalsbasis voor de kaapvaart gaan dienen, maar ook vanwege de rijke zoutpannen en de ligging als tussenstop van en naar Brazilië was Sint-Maarten een strategisch belangrijk eiland. Na drie jaar heroverden de Spanjaarden Sint-Maarten echter alweer, waardoor verder gezocht moest worden naar een ander steunpunt in de Caraïben. Vanwege goed verdedigbare baaien en natuurlijke diepwaterhavens viel de keuze op het benedenwindse eiland Curaçao, waar de WIC in 1634 de Spaanse en Amerindiaanse bevolking verdreef.¹⁰³ Vanuit daar veroverde de WIC twee jaar later ook de nabijgelegen eilanden Aruba en Bonaire, die vanwege de zoutpannen economisch geëxploiteerd konden worden.¹⁰⁴ Sint-Eustatius werd in datzelfde jaar ingenomen en kwam onder toezicht van een groep particuliere Zeeuwse kooplieden die er tabaks- en suikerplantages oprichtten. Het laatste Antilliaanse eiland dat de WIC innam was Saba in 1640, maar voor de Compagnie was het belang van dit eiland slechts marginaal.¹⁰⁵

Met deze veroveringen in Brazilië, Afrika en de Caraïben bereikte de WIC in 1641 haar hoogtepunt wat betreft de omvang van het WIC-territorium.¹⁰⁶ Uitgaande van de voor deze scriptie samengestelde dataset kan vrij zeker gesteld worden dat van deze gebieden er één gebied veruit het belangrijkste was voor de schepen die tussen 1630 en 1649 in opdracht van De Maze voeren. Van de 76 reizen waarvan bekend is dat die tijdens deze periode plaatsvonden, had namelijk zo'n 78 procent Brazilië als bestemming. West-Afrika en de Caraïben maakte ieder afzonderlijk een kleine 5 procent van het totale aantal uit, terwijl van bijna 12 procent slechts bekend is dat zij naar het vrij onspecifieke West-Indië afzeilden.¹⁰⁷ Zoals in het vorige hoofdstuk kort benoemd, omvatte de term 'West-Indië' volgens de ene bron slechts het Caraïbisch gebied, terwijl dit volgens anderen ook een groot deel van de Zuid-Amerikaanse oostkust besloeg. Dat de precieze betekenis van de term West-Indië enigszins ambigu te noemen is, doet echter niet af aan de interpretatie van deze gegevens. Met bijna vier-vijfde aandeel in het totaal kan er namelijk vrij zeker gesteld worden dat de handel en scheepvaart van De Maze tijdens haar piekperiode tussen 1630 en 1649 voor het overgrote deel gericht was op de handel en scheepvaart op Brazilië.

Wat de verschillende activiteiten van deze Braziliëvaarders betreft, is er meer variatie op te merken. Van de 59 Compagnieschepen die tussen 1630 en 1649 in opdracht van De

¹⁰³ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 89-90.

¹⁰⁴ Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart," 115-116; Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 147.

¹⁰⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 93.

¹⁰⁶ *Ibid.*, 44.

¹⁰⁷ Zie Bijlage 1.

Maze naar Brazilië vertrokken, transporteerden namelijk 21 schepen – zo'n 35 procent – soldaten vanuit de Republiek naar Pernambuco en omstreken. Rond de 27 procent vervoerde goederen en 7 procent van de reizen brachten passagiers vanuit Rotterdam, Delft en Dordrecht naar Nederlands-Brazilië. Elf schepen, ofwel 18 procent, waren betrokken bij de slavenhandel tussen Brazilië en West-Afrika, maar daarop wordt later in deze paragraaf verder op ingegaan. Van de overige 13 procent is de activiteit niet bekend.¹⁰⁸ Gezien het relatief hogere percentage van het transport van soldaten en de periode waarin deze schepen in opdracht van De Maze naar Brazilië voeren, lijkt het aannemelijk om te stellen dat deze WIC-kamer zeer waarschijnlijk direct betrokken was bij de verovering van het gebied dat later Nederlands-Brazilië zou worden.

Om dit argument over de betrokkenheid van De Maze bij de verovering van Pernambuco en de expansie in Brazilië verder kracht bij te zetten, kan ook gekeken worden naar het tijdsbestek waarin deze WIC-kamer de meeste schepen voor het transport van soldaten uitreedde. In 1630, het jaar waarin de plaatsen Olinda en Recife op Portugal veroverd werden, vertrokken namelijk drie schepen van De Maze met soldaten in het ruim naar Brazilië. In de driejarige periode 1634-1636 zond De Maze echter nog de meeste soldatentransportschepen uit, aangezien 12 van de in totaal 21 soldatentransportschepen tijdens deze drie jaar werden uitgereed.¹⁰⁹ Tijdens deze jaren breidde de WIC haar territorium in Brazilië flink uit, werden belangrijke suiker-producerende districten onder Nederlands gezag gebracht en wist de Compagnie het lokale Portugese verzet te verzwakken.¹¹⁰ Het samenvallen van de jaren waarvan bekend is dat De Maze soldaten naar Brazilië stuurde en de jaren waarin de bredere WIC haar gezag in dat gebied uitbreidde, lijkt dus te suggereren dat De Maze vrij direct betrokken was bij de verovering van en gebiedsuitbreiding in Brazilië.

Voor de betrokkenheid van de Rotterdamse, Delftse en Dordtse WIC-afdelingen bij de verovering van de Antilliaanse eilanden is vergeleken met Brazilië aanzienlijk minder bewijs te vinden. Gedurende de periode waarin de Antillen veroverd werden, tussen 1630 en 1640, zijn in dit onderzoek voor De Maze namelijk slechts twee schepen in 1632 en één in 1634 gevonden die op het Caraïbisch gebied voeren.¹¹¹ Dat van deze drie schepen niet bekend is dat zij soldaten vervoerden, is een indicatie dat die waarschijnlijk niet bij de verovering van de Antillen betrokken waren. Ook de jaren waarin die schepen vertrokken zijn veelzeggend. Zo werd in 1630 het eiland Sint-Maarten ingenomen, waarvan bekend is dat dat in opdracht van

¹⁰⁸ Eigen berekeningen op basis van Bijlage 1.

¹⁰⁹ Zie Bijlage 1.

¹¹⁰ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 37.

¹¹¹ Zie Bijlage 1.

de kamer Amsterdam gebeurde, terwijl pas in 1634 Curaçao volgde, het tweede eiland dat door de WIC veroverd zou worden.¹¹² De twee Compagnieschepen die in 1632 vertrokken, vielen hier dus precies tussen. De *Hasewint*, het schip dat in 1634 naar de Caraïben vertrok, ging voor tabakshandel naar het door Groot-Brittannië beheerde eiland Sint Christoffel (het tegenwoordige St. Kitts) ten zuidoosten van Sint-Eustatius.¹¹³ De vertrekjaren, de bestemmingen en de activiteiten van het kleine aantal schepen dat tussen 1630 en 1640 in opdracht van De Maze naar het Caraïbisch gebied vertrokken, suggereren dus dat deze WIC-kamer zeer waarschijnlijk niet tot nauwelijks betrokken was bij de verovering van de Nederlandse Antillen.

De betrokkenheid van De Maze bij de inname van de vele Portugese forten langs de Afrikaanse westkust is veruit het minst te bewijzen. Tussen de verovering van het fort Elmina in 1637 en dat van Sao Antonio in 1642 op de Goudkust (het tegenwoordige Ghana) vertrok namelijk geen enkel schip van De Maze naar dit West-Afrikaanse gebied.¹¹⁴ De Rotterdamse, Delftse en Dordtse WIC-afdelingen waren dus zeer waarschijnlijk niet betrokken bij de gebiedsuitbreiding van de WIC langs de West-Afrikaanse kust. Hoewel de WIC in zowel Brazilië als de Caraïben en West-Afrika forten en gebieden veroverde op haar koloniale rivalen, is er wat de betrokkenheid van De Maze betreft al met al alleen voldoende bewijs te vinden bij de verovering van Brazilië.

Met een aandeel van zo'n 27 procent komt de tweede plaats wat betreft de meest voorkomende activiteit van schepen van De Maze met Brazilië als bestemming, toe aan het transport van goederen tussen de Republiek en dit Zuid-Amerikaanse land. Welke Nederlandse goederen er precies naar deze kolonie werden verscheept is echter onbekend, evenals een schatting van het volume van dit transport. Uit zowel de literatuur als de bronnen blijkt daarentegen wel dat voornamelijk gedacht moet worden aan goederen en producten waarmee de kolonie onderhouden kon worden. Zo is bekend dat er – in ieder geval wat De Maze betreft – voornamelijk vanuit Rotterdam en Dordrecht met Compagnieschepen vol levensmiddelen naar Brazilië werd gevaren.¹¹⁵ Naast deze levensmiddelen, transporteerde de Compagnie waarschijnlijk ook bouwmaterialen om de kolonie mee te onderhouden. Zo werd in 1640 bijvoorbeeld een bevrachtingscontract afgesloten waarbij het schip *Het Wapen van Dordrecht* van de Dordtse WIC-afdeling opdracht kreeg om een lading schroeven naar

¹¹² Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 89-91.

¹¹³ Stadsarchief Rotterdam (SAR), Oud Notarieel Archief (ONA) toegang 18, inventarisnummer 167, f. 101-103: Aanzegging dat het schip *Hasewint* met een lading tabak van Sint Christoffel is gearriveerd.

¹¹⁴ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 73.

¹¹⁵ Sigmond, "Dordtse Kamer op de Maze," 60.

Pernambuco te vervoeren.¹¹⁶ Met de schipper van het schip *De Jager* sloten drie Rotterdamse WIC-bewindhebbers datzelfde jaar een soortgelijk contact, maar in plaats van bouwmaterialen of levensmiddelen, werd *De Jager* beladen met wapens bestemd voor Nederlands-Brazilië.¹¹⁷ Ondanks het ontbreken van een indicatie van de omvang, bestond het Nederlandse goederentransport náár Brazilië vrij algemeen gezegd uit de levensmiddelen, bouwmaterialen en militaire middelen die nodig waren om de kolonie te kunnen onderhouden en te behouden.

Over de goederen die vanuit Brazilië naar de Republiek werden vervoerd is aanzienlijk meer bekend. Goederen als brazielhout (waaruit verfpigment kon worden gehaald), tabak en huiden leverden veel winst op bij verkoop in de Republiek, maar suiker was nog wel de belangrijkste reden om handel te drijven op Brazilië.¹¹⁸ Dat deze suikerhandel van groot belang was voor de economische ontwikkeling van de Republiek, blijkt wel uit de vele suikerraffinaderijen die in de zeventiende eeuw in steden als Amsterdam, Middelburg en Rotterdam gevestigd waren.¹¹⁹ De verovering van de suikerrijke gebieden op Portugal in Brazilië was volgens de Heren Negentien zelfs dé sleutel tot het succes en verder welvaren van de WIC. Gemiddeld bracht de suikerexport vanuit Brazilië naar Europa al tijdens de jaren 1620's per jaar namelijk meer dan vijf miljoen gulden op.¹²⁰ Niet alleen de Republiek in het algemeen, maar specifiek ook de WIC hadden dus aanzienlijke economische belangen bij het bezit van een kolonie in Brazilië.

In 1630, het jaar waarin de WIC met de verovering van Pernambuco een voet aan de grond in Brazilië kreeg, werd het handelsmonopolie van de Compagnie echter ingeperkt. In een poging de hoge kosten die de WIC tot dusver had gemaakt in de strijd tegen haar koloniale rivalen, stonden de Heren Negentien het particulieren namelijk toe om – na betaling van een heffing – zelf goederen naar de Republiek te vervoeren. Alleen de handel in brazielhout, slaven en ammunitie zou aan de WIC voorbehouden blijven. De kamers van Zeeland, De Maze en Stad en Lande keerden zich fel tegen deze openstelling van de handel en konden in 1636 de Staten-Generaal ervan overtuigen om opnieuw een handelsmonopolie op Brazilië af te kondigen. Bijgestaan door de in 1636 aangetreden gouverneur van Brazilië Johan Maurits, werd de particuliere handel onder druk van Amsterdamse bewindhebbers die

¹¹⁶ SAR, ONA, inv. 262, f. 534-535: Bevrachtingsovereenkomst tussen Joost Adriaense Coulster, oud-burgemeester van Rotterdam, en Gillis Silvester, koopman te Amsterdam, voor bevrachting van het schip het Wapen van Dordrecht in dienst van de WIC.

¹¹⁷ SAR, ONA, inv. 86, f. 305-307: Bevrachtingsovereenkomst tussen Sarich Jansz Hairwijck, Adriaen van der Dussen en Jacob Velthuysen, alle drie Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Adriaen Aedriaenz Drooch, schipper van het schip *de Jager*.

¹¹⁸ Bijlsma, "Rotterdams Amerika-vaart," 117.

¹¹⁹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 51.

¹²⁰ *Ibid.*, 33.

van mening waren dat de Compagnie niet in staat was om op eigen kracht voldoende schepen naar Brazilië uit te redden twee jaar later echter alweer toegestaan.¹²¹ Uit de weerstand van De Maze tegen deze privatisering blijkt wel dat de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-bewindhebbers zeer waarschijnlijk veel belang hadden bij de vaart op Brazilië.

De export van suiker uit Nederlands-Brazilië werd ondanks verzet door onder andere De Maze vooral uitgevoerd door particuliere schippers. Tijdens de piek van deze suikerexport – in 1641 – verscheepten particulieren namelijk ongeveer 5 miljoen kg suiker naar de Republiek, terwijl Compagnieschepen net iets minder dan 1,4 miljoen kg suiker transporteerden, ofwel nog geen 30% van de particuliere suikerhandelaren. Gedurende de gehele periode waarvan suikerexportcijfers bekend zijn, tussen 1635 en 1650, overschaduwde de particuliere export zelfs vrijwel constant dat van de WIC.¹²² Dit betekent echter niet dat de Compagnie helemaal geen economische belangen zou kunnen hebben bij de export van Braziliaanse suiker. Ook bewijst dit niet dat de aanwezigheid van veel suikerraffinaderijen in Rotterdam niet één van de redenen voor de specialisatie van De Maze in de vaart op Brazilië zou kunnen zijn. Voor een dergelijke bevinding zou namelijk gekeken moeten worden naar de verhoudingen en bijdragen van de individuele WIC-kamers in deze handel, wat in de huidige wetenschappelijke literatuur ontbreekt. Deze cijfers over de suikerexport suggereren daarentegen wel dat als er een grote vraag naar Braziliaanse suiker in één of meer steden van De Maze bestond, hieraan voornamelijk door particulieren werd voldaan in plaats van door de WIC.

De veroveringen van de WIC op de suiker-producerende Portugese gebieden in Brazilië bracht niet alleen de export van dit kostbare product, maar ook de vraag naar meer slavenarbeid met zich mee. De Heren Negentien besloten in 1635 dan ook om de slavenhandel georganiseerd aan te pakken. Een jaar later begon deze georganiseerde slavenhandel en de WIC verscheeptte dat jaar ongeveer duizend slaafgemaakte Afrikanen vanuit Fort Nassau aan de Goudkust, het huidige Ghana, naar Brazilië. Toen de Compagnie in 1637 het eveneens langs de Goudkust gelegen Fort Elmina op Portugal veroverde, waarna de WIC lange tijd weinig tot geen weerstand had van andere Europese mogendheden in het gebied, nam de betrokkenheid van de WIC in de slavenhandel tot 1645 aanzienlijk toe.¹²³ Vanwege de relatief beperkte omvang van de slavenhandel door de Eerste WIC, volgt hieronder echter maar een korte beschouwing hiervan. In het volgende hoofdstuk, waarin de

¹²¹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 40.

¹²² Zie hiervoor de grafiek in Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 50.

¹²³ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 71-73.

Tweede WIC centraal staat, wordt uitgebreider ingegaan op de slavenhandel van de Compagnie.

De eerste vermelding van slavenhandel in opdracht van De Maze was de uitreiding van het schip de *Bruinvis*. Dit schip vertrok in 1639 vanuit Pernambuco, de hoofdzetel van de Nederlandse aanwezigheid in Brazilië, naar de Goud- en Slavenkust om vanuit de Nederlandse forten aldaar slaafgemaakte Afrikanen in het scheepsruim te laden en vanuit daar weer terug te keren naar Pernambuco. In opdracht van De Maze voeren tijdens de periode elf schepen op een slavenreis, waarvan het eerder vermelde schip de *Bruinvis* met drie aparte reizen in 1639, 1642 en 1643 het vaakst voor deze WIC-kamer vertrok. Het schip het *Huis te Merwe* vertrok in 1645 op de laatste slavenreis richting Brazilië in opdracht van De Maze.¹²⁴ Hoe dit zich verhiel tot andere WIC-kamers is echter onbekend. Dat van de 23 schepen die de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-afdelingen tussen 1639 en 1645 uitreedden er bijna de helft op slavenreis richting Brazilië gingen, bevestigt wel de betrokkenheid van De Maze in dit handelssegment.

Een vergelijking met specifieke WIC-kamers is niet uitvoerbaar, maar wel kan een antwoord gegeven worden op de vraag hoe de slavenhandel van De Maze zich verhiel tot de totale Nederlandse slavenhandel op Brazilië. Van negen van de eerdergenoemde elf slavenreizen van deze WIC-kamer is bekend hoeveel slaafgemaakte Afrikanen er in het scheepsruim werden ingeladen, namelijk bij elkaar 2.691, wat komt neer op een gemiddelde van 299 slaafgemaakten per jaar.¹²⁵ Naar de meest recente gegevens bedroeg de totale Nederlandse slavenhandel gedurende de 9 jaar waarin de Compagnie actief was in Brazilië, tussen 1636 en 1645, 28.685 slaafgemaakte Afrikanen.¹²⁶ Hiermee is het relatieve aandeel van De Maze in de totale Nederlandse slavenhandel op Brazilië tijdens deze periode door het ontbreken van een deel van de gegevens op in ieder geval 9,4 procent te stellen.

De totale Nederlandse slavenhandel naar Brazilië leverde tussen 1636 en 1645 zo'n 6,7 miljoen gulden op, maar de meeste slaafgemaakte Afrikanen werden bij gebrek aan kapitaal in de jonge kolonie op krediet verkocht.¹²⁷ Nadat het Nederlandse gezag in Brazilië door opstanden van de lokale bevolking en Portugese aanvallen rond 1645 afbrokkelde, werden deze kredieten echter nooit meer afbetaald wat tot oninbare schulden voor de Compagnie leidde. De Maze zond echter nog tot 1651 schepen naar Brazilië, waarvan de meesten soldaten vervoerden om de verloren handelsposten en plantages terug te

¹²⁴ Zie Bijlage 1.

¹²⁵ Zie de bronvermeldingen van de Trans-Atlantic Slave Trade Database in Bijlage 2.

¹²⁶ The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), www.slavevoyages.org, geraadpleegd op 24-5-2019.

¹²⁷ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 74.

veroveren.¹²⁸ Door de oninbare schulden van de slavenhandel op Brazilië en de torenhoge kosten van de oorlog tegen Spanje en Portugal, kon de Compagnie niet voorkomen dat zij ook een groot deel van de bezittingen in Afrika aan Portugese aanvallen verloor. Noodgedwongen moest de Compagnie na een overwegend succesvolle eerste 30 jaar, vanaf ongeveer 1650 het merendeel van de handel en scheepvaart staken om niet failliet te gaan.¹²⁹

Hoe De Maze zich tussen 1630 en 1649 tot de andere WIC-kamers verhiel op het gebied van handel en scheepvaart is vrij lastig te bepalen. Een overzicht van de gehele handel en scheepvaart van de Eerste WIC ontbreekt namelijk, wat een sluitende vergelijking van de verschillende kamers nagenoeg onmogelijk maakt. Dit wordt vooral bemoeilijkt vanwege het feit dat een groot deel van de WIC-archieven in de negentiende eeuw verloren zijn gegaan, maar ook omdat er wel eens opzettelijk verkeerde informatie werd bijgehouden. Zo werden bij de administratie van de vloot waarmee in 1630 de Braziliaanse provincie Pernambuco werd veroverd verschillende vertrekdata voor individuele schepen opgegeven zodat vijandelijke spionnen verkeerde informatie zouden doorsturen over hoeveel Compagnieschepen er precies op welke datum in een bepaald gebied zouden zijn.¹³⁰ Er ontbreekt dus bronmateriaal en in enkele gevallen geven de bronnen die bewaard zijn gebleven niet per sé de juiste informatie.

De getranscribeerde publicaties van het werk van de Amsterdamse WIC-bewindhebber Joannes de Laet zouden echter een indicatie kunnen geven van de WIC-vaart op zowel de Caraïben als Brazilië. De Linschoten Vereeniging heeft in haar publicaties van De Laets werk voor ieder deel een scheepsregister bijgevoegd, waarbij ook bijgehouden is in opdracht van welke WIC-kamers deze schepen actief waren. Al deze lijsten samengenomen, blijkt dat er van de 466 schepen waarvan de uitredende WIC-kamer bekend is, 45,1 procent in opdracht van de Amsterdamse kamer voeren, 23,2 procent voor Zeeland, 12 procent voor het Noorderkwartier, De Maze 10,3 procent en de kamer Stad en Lande het minste aantal met 9,4 procent.¹³¹ Hoewel dit vrij goed overeenkomt met de algemeen geldende negensleutel – waarmee werd bepaald dat Amsterdam vier-negende, Zeeland twee-negende en de drie kleinere kamers elk één-negende van de activiteit van de WIC voor hun rekening moesten nemen – zegt dit niet veel over de omvang van de handel en scheepvaart van deze

¹²⁸ Zie Bijlage 1.

¹²⁹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 74-75.

¹³⁰ Goslinga, *Dutch in the Caribbean*, 211.

¹³¹ De Laet, *Iaerlijcks Verhael Deel I*, 184-186; De Laet, *Iaerlijcks Verhael Deel II*, 211-215; De Laet, *Iaerlijcks Verhael Deel III*, 231-233; De Laet, *Iaerlijcks Verhael Deel IV*, 327-330.

verschillende kamers.¹³² Het enige wat hieruit opgemaakt kan worden is namelijk hoeveel unieke schepen er voor welke kamer actief waren, maar niet of één schip meerdere reizen heeft gemaakt en waar die naartoe gingen. Bovendien geldt dit slechts voor de periode 1624-1636, terwijl de WIC tot in de jaren 1650's actief was in Brazilië. Een sluitende vergelijking tussen de kamers van de WIC is dus al met al vrij moeilijk te geven.

De stelling dat De Maze zich specialiseerde in de vaart op Brazilië – zoals dat in de literatuur wél gesteld, maar niet verder toegelicht wordt – kan op basis van de dataset in deze scriptie onderbouwd worden.¹³³ Tussen 1630 en 1649 hadden de schepen die in opdracht van De Maze voeren namelijk voor het overgrote deel – ruim 79 procent – dit Zuid-Amerikaanse land als bestemming. De vraag of 'specialisatie' wel gepast is om dit hoge aandeel te beschrijven, is echter discutabel. Dit impliceert namelijk dat alleen De Maze zich vooral op de vaart op Brazilië toelagde, terwijl de overige vier kamers dat niet deden. Het ontbreken van een overzicht van het totale aantal schepen per kamer gedurende de Eerste WIC maakt een dergelijke conclusie vrij onmogelijk.

Uitgaande van wat er in het algemeen over de WIC bekend is, gingen Compagnieschepen tussen 1630 en 1649 niet alleen naar Brazilië, maar ook richting het Caraïbisch gebied en West-Afrika. Zoals in deze paragraaf aangetoond, voeren de schepen op rekening van De Maze voor het overgrote deel op Brazilië. Dit zou vervolgens als indirect bewijs kunnen dienen voor een uitspraak over een mogelijke specialisatie van deze WIC-kamer. Anderzijds zou een specialisatie op een bepaald gebied ook kunnen betekenen dat van alle verschillende bestemmingen van de schepen die in opdracht van De Maze voeren, er één veruit de voornaamste was en dat dat de specialisatie vormt. Ongeacht of er nu wel of geen sprake is van specialisatie, kan in ieder geval met zekerheid worden gezegd dat van de verschillende bestemmingen en activiteiten van de schepen die tussen 1630 en 1649 in opdracht van De Maze voeren, het transport van soldaten, goederen en slaafgemaakte Afrikanen op Brazilië zonder twijfel de belangrijkste waren.

Verval en Faillissement

Zoals in het begin van dit hoofdstuk benoemd, kan de handel en scheepvaart van De Maze tot aan het faillissement van de Eerste WIC in 1674 in grofweg drie perioden verdeeld worden. Na een piekperiode de jaren 1630's, in ieder geval wat het aantal uitreedde schepen betreft,

¹³² Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 27.

¹³³ Deze uitspraak in Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 212.

trad al in het daaropvolgende decennium een geleide afname in. De grootste daling vond echter pas plaats vanaf 1650. Gekeken naar het totaal aantal schepen die in opdracht van De Maze voeren, blijkt dat er in de gehele vijftientigjarige periode tussen 1650 en 1674 zelfs net iets minder schepen zijn vertrokken dan in de slechts vijf jaar tellende periode 1635-1639, terwijl De Maze toen al over haar piek heen was.¹³⁴ Vanaf 1650 raakte de handel en scheepvaart van De Maze dus steeds verder in verval, uiteindelijk leidend tot een dieptepunt in de eerste helft van de jaren 1670's.

Voor dit verval is niet één enkele verklaring te geven, maar eerder uit een samenkomst van een aantal keuzes en gebeurtenissen die al tijdens de bloeiperiode van de Compagnie ontstonden. In de literatuur wordt het wegvallen van de kaapvaart op Spaanse schepen na de vredesverklaring tussen de Republiek en Spanje in 1648 als één van de redenen voor het verlies van winstgevendheid gegeven. Uit het eerste deel van dit hoofdstuk is echter gebleken dat de kaapvaartactiviteit van De Maze zich voor het overgrote deel afspeelde vóór 1629. Dit suggereert dat de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-afdelingen waarschijnlijk niet veel hinder hebben ondervonden van het wegvallen van de kaapvaart na 1648; De Maze had toen namelijk al sinds jaren weinig tot geen kaperschepen meer actief.

Vermoedelijk was de invloed van de vaart op Brazilië van veel groter belang als verklaring voor de financiële malaise van De Maze. Zoals in de vorige paragraaf aangetoond, transporteerde het merendeel van de schepen van De Maze die tussen 1630 en 1649 naar Brazilië vertrokken soldaten en/of goederen. De precieze hoogte van de kosten die gemaakt moesten worden om alle schepen die betrokken waren bij het veroveren, behouden en onderhouden van Nederlands-Brazilië te kunnen betalen is helaas onbekend, maar het lijkt voor de hand liggend om aan te nemen dat deze vrij aanzienlijk moet zijn geweest. Uit de vorige paragraaf bleek dat de Compagnie door deze hoge kosten niet in staat was om genoeg schepen naar Brazilië uit te redden, waarop de Heren Negentien noodgedwongen een deel van de Nederlandse handel op dit Zuid-Amerikaanse land privatiseerden om in ieder geval nog inkomsten uit heffingen te kunnen krijgen. De suikerhandel was voor de Compagnie echter dé reden was om koste wat kost een kolonie in Brazilië in bezit te krijgen, maar door deze privatisering viel uiteindelijk het grootste deel hiervan in handen van particuliere schippers. Bovendien was de teelt van suiker in Nederlands-Brazilië vrij onzeker vanwege voortdurende guerrillastrijd tegen lokale Portugese soldaten en bewoners die de Braziliaanse kolonie terug wilden nemen.¹³⁵ Hoewel de suikerhandel vanuit Brazilië voor de Republiek in het algemeen

¹³⁴ Zie Bijlage 1. Tijdens de periode 1635-1639 vertrokken er 19 schepen en tussen 1650 en 1674 in totaal 17.

¹³⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 48.

wellicht zeer winstgevend is geweest, zaten er voor de WIC dus waarschijnlijk meer kosten dan baten aan verbonden.

In een poging de suikerteelt te bevorderen, importeerde de WIC vanaf het eind van de jaren 1630's slaafgemaakte Afrikanen die op de plantages in Pernambuco tewerkgesteld werden. Zoals eerder vermeld, verkocht de Compagnie deze slaafgemaakten op krediet aan plantagehouders, maar nadat het Nederlandse gezag in Brazilië afbrokkelde konden deze kredieten niet afbetaald worden. De waarschijnlijk vrij hoge kosten die de Compagnie had moeten maken om eerst een deel van de Braziliaanse suikerteelt in handen te krijgen en deze daarna door middel van slavenarbeid te bevorderen, lieten zich dus onder de streep zeer waarschijnlijk nauwelijks omzetten in winst voor de WIC.

Uit de literatuur blijkt dat hoewel de Eerste WIC pas in 1674 failliet ging, het vertrouwen in de Compagnie al vanaf zo'n 25 jaar eerder flink afnam. Om kosten te besparen na de hoge verliezen en slechte vooruitzichten moesten de WIC-kamers zo veel mogelijk van hun onroerende goederen verkopen, zoals overbodige pakhuizen en gebouwen, maar ook de eigen Compagniewerven. De WIC ging vanaf de jaren 1650's dan ook over tot het kopen van particuliere schepen om kosten te drukken, maar sloot ook steeds meer bevrachtingscontracten af met particuliere schippers.¹³⁶ Dit gold zeker ook voor De Maze, maar het merendeel van de contracten die de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-bewindhebbers sloten met particuliere schippers vonden al plaats in de periode 1640-1648.¹³⁷ Dus al voordat het over de bredere Compagnie bekend is dat zij kosten wilden drukken door middel van bevrachtingscontracten, huurde De Maze al particuliere schippers in. Dit zou kunnen betekenen dat De Maze eerder dan de rest van de Compagnie te kampen had met financiële problemen en daar oplossingen voor zocht, maar voldoende bewijs voor deze suggestie ontbreekt. Mogelijkerwijs zorgde het sluiten van bevrachtingscontracten er zelf ook al voor dat het vertrouwen in de Compagnie afnam. De WIC was namelijk opgericht om de handel van particulieren te bundelen en te beschermen, maar door de bevrachtingscontracten huurden zij nu dus zelf particulieren in om voor hen handel te drijven. Wat dan nog het nut zou zijn om als particuliere handelaar in de Compagnie te investeren, is niet erg duidelijk. Desondanks wist de WIC dankzij deze bevrachtingscontracten en andere besparingsmaatregelen haar faillissement en opheffing vooralsnog te voorkomen.

De handel en scheepvaart van de WIC werd dus geleidelijk aan steeds meer overgedragen aan particulieren. De Compagnie was vooral vanaf de helft van de zeventiende

¹³⁶ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 65.

¹³⁷ Zie de kolom 'Diversen' in Bijlage 1.

eeuw namelijk steeds minder in staat om deze zelf te bekostigen. Het rendement op de handel waarin de WIC nog wel actief was, viel echter ook niet altijd mee. Zo kwam bijvoorbeeld het schip *De Gouden Valck* van de Maze in 1664 terug van een reis naar Guinea met een lading ter waarde van 17.000 gulden.¹³⁸ De complete uitrusting en belading van een schip dat een jaar eerder in opdracht van De Maze naar Guinea vertrok, wat mogelijk hetzelfde schip geweest zou kunnen zijn, kostte daarentegen met ruim 190.000 gulden meer dan het tienvoudige van wat *De Gouden Valck* mee terug had genomen.¹³⁹ Wat bekend is over de waarde van scheepsladingen en -uitrustingen van De Maze is echter te sporadisch om te kunnen bepalen of dit soort verhoudingen vaak voorkwamen. Wel is het typerend voor de slechte financiële stand van zaken van de WIC in het algemeen en specifiek van De Maze tussen 1650 en 1674.

Deze relatieve staat van verzwakking voor de Compagnie was ook haar Europese rivalen niet ontgaan. De beëindiging van de oorlog met Spanje in 1648 en de koloniale strijd met Portugal in het Atlantisch gebied rond 1654 zorgden ervoor dat de WIC van deze twee oudere wereldrijken weinig conflict kon verwachten. In plaats daarvan zou Engeland de grootste concurrent van de Republiek blijken en dan vooral in de jaren 1660. De oprichting van de 'Company of Royal Adventurers' in 1660, een handelscompagnie met een monopolie op de Engelse West-Afrikaanse handel, betekende het startschot voor de oplopende koloniale spanningen tussen Engeland en de Republiek. Deze Engelse compagnie vestigde zich tot ergernis van de WIC dichtbij de Nederlandse forten op de Goudkust. De gemoederen tussen de twee Europese machten in West-Afrika liepen steeds hoger op tot Engeland in 1664 een aantal Nederlandse forten langs de West-Afrikaanse kust en het in Noord-Amerika gelegen Nieuw-Nederland innam, wat de aanloop naar de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667) vormde.¹⁴⁰ Na afloop van deze oorlog werd besloten om het Engelse Suriname aan de Republiek af te staan, terwijl de Engelsen Nieuw-Nederland verkregen en omdoopten tot New York.¹⁴¹ De al in moeilijk vaarwater verkerende WIC had dus ook te kampen met toenemende concurrentie van andere Europese compagnieën.

Vanuit de in deze paragraaf beschreven context van financiële tegenslagen binnen de Compagnie en toenemende concurrentie met andere Europese mogendheden, is het wellicht weinig verbazend dat de periode 1650-1674 een dieptepunt was voor De Maze. Aangezien veruit de meeste schepen van de kamer tussen 1630 en 1650 naar Brazilië voeren, kan het

¹³⁸ NA, OWIC, inv. 6, f. 36, Resolutie van het Haags Besogne gedateerd op 2 oktober 1664.

¹³⁹ Ibid., f. 82, Resolutie van het Haags Besogne gedateerd op 29 mei 1663.

¹⁴⁰ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 77, 85.

¹⁴¹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 89.

wegvallen van deze vaart zeer waarschijnlijk gezien worden als één van de – of wellicht zelfs dé – belangrijkste redenen voor de scherpe afname in de handel en scheepvaart van De Maze. Het was ook precies de vaart op Brazilië die aan de basis stond van het uiteindelijke faillissement van de gehele WIC. Enerzijds door de hoge kosten om de kolonie te veroveren en te behouden, en anderzijds door de oninbare kredieten die de Compagnie bij de slavenhandel verstrekke, raakte de WIC aan de rand van het faillissement. Ook de keuze van de Heren Negentien om de suikerhandel te privatiseren, vanwege gebrek aan financiële middelen om deze zelf te organiseren, zorgde ervoor dat de Compagnie op lange termijn maar weinig vruchten heeft kunnen plukken van Nederlands-Brazilië. Het verdere uitblijven van winst en succes betekende uiteindelijk dat het octrooi van de Compagnie in 1674 niet meer verlengd werd. Na een grondige herziening van de organisatie en doelstellingen van de Compagnie, besloten de Heren Negentien uiteindelijk om de lei schoon te vegen en in 1674 de WIC opnieuw op te richten.¹⁴²

Conclusie

Hoe droeg De Maze bij aan de handel en scheepvaart van de Eerste WIC tussen 1621 en 1674? Deze vraag staat centraal in dit hoofdstuk. Zoals bij meerdere onderwerpen die hier aan bod zijn gekomen bleek, is een vergelijking van De Maze met andere individuele WIC-kamers door het ontbreken van een goed totaaloverzicht van het aantal schepen en hun bestemmingen en activiteiten echter nauwelijks mogelijk. Uit de voor deze scriptie gebruikte literatuur en bronnen kan daarentegen wel een schets gegeven worden van hoe De Maze zich verhiel tot de bredere context van het reilen en zeilen van de Compagnie.

Op basis van de verzamelde gegevens kon de activiteit van De Maze tussen 1621 en 1674 in drie periodes verdeeld worden. Gedurende de eerste periode, van 1621 tot 1629, bleek dat De Maze zich net als de rest van de WIC voornamelijk bezighield met kaapvaart. Binnen de vloten die de Compagnie voor deze kaapvaart organiseerde, nam De Maze – gezien de toegekende officiersrangen – vrijwel steevast de derde plaats in. Hiermee was De Maze waarschijnlijk de belangrijkste van de drie kleinere WIC-kamers binnen de kaapvaart. De connectie tussen deze kamer en de kaapvaart blijkt verder nog uit het gegeven dat wellicht dé bekendste kaper uit de Nederlandse geschiedenis – Piet Hein, die bovendien in Delfshaven werd geboren en lange tijd in Rotterdam woonde – zijn WIC-carrière startte in de kamer De

¹⁴² Ibid., 102-104.

Maze. Vergeleken met de algemene context, kan echter niet gesteld worden dat De Maze langdurig betrokken was bij de kaapvaart. Na 1629 komen vermeldingen van kaperschepen van De Maze slechts nog sporadisch voor, terwijl over de rest van de WIC bekend is dat die nog tot eind jaren 1640's doorzette.

Voor De Maze was de vaart op Brazilië van veel groter belang. Tussen 1630 en 1649 maakte dit Zuid-Amerikaanse land zelfs bijna 80 procent van alle bestemmingen uit, terwijl de Compagnie ook actief was in de Caraïben en West-Afrika. De schepen die de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-bewindhebbers naar Brazilië afzonden transporteerden voornamelijk soldaten, levensmiddelen, bouwmaterialen en wapens; alles dus om het gebied niet alleen te veroveren, maar ook te behouden en te onderhouden. Het bezit van Nederlands-Brazilië brachten daarnaast suikerplantages onder Nederlands beheer, waardoor de vraag naar slavenarbeid ontstond. Naar schatting had De Maze een aandeel van bijna 9,5 procent in het totaal aantal door Nederlanders verscheepte slaafgemaakte Afrikanen naar Brazilië – 28.685 mensen – tussen 1636 en 1645. Of de relatief grote omvang van de vaart op Brazilië uniek was voor De Maze of ook voor de rest van de WIC-kamer gold, is echter niet bekend.

Het bezit van een kolonie in Brazilië had echter een vrij dubbel karakter voor de WIC. Enerzijds betekende de verovering van deze Portugese kolonie dat de Compagnie een directe toegang had tot waardevolle goederen als suiker en brazielhout, maar anderzijds leidde de Braziliaanse ambities van de WIC er ook toe dat zij op de rand van faillissement raakte. De op krediet gefinancierde slavenhandel van de WIC, die bedoeld was om de suikerproductie en daarmee de winstgevendheid van de kolonie te verhogen, bleek één van de redenen voor de steeds maar oplopende schulden. Daarbij kon de WIC de enorme kosten die het had gemaakt om Brazilië eenmaal te veroveren en te behouden amper omzetten in winst, vooral omdat de handel in het waardevolste Braziliaanse goed – suiker – geprivatiseerd werd en de slaafgemaakte Afrikanen op nooit meer terugbetaalde kredieten werden verkocht. Aangezien Brazilië veruit de belangrijkste bestemming van de schepen van De Maze was, betekende het verlies van Nederlands-Brazilië zeer waarschijnlijk dan ook de grootste financiële klap voor de Delftse, Dordtse en Rotterdamse WIC-afdelingen en de reden waarom deze kamer zo weinig schepen uit kon reden tussen 1650 en de uiteindelijke heroprichting van de Compagnie in 1674.

In dit hoofdstuk bleek dat een goede vergelijking tussen de verschillende WIC-kamers tijdens de Eerste WIC vrij lastig is uit te voeren. Desondanks kan uitgaande van de bevindingen in dit hoofdstuk wel een deel van de hoofdvraag in deze scriptie – hoe de Rotterdamse WIC-afdeling zich tussen 1621 en 1740 op het gebied van handel en scheepvaart

tot de andere kamers en afdelingen verhiel – beantwoord worden. Binnen de hiërarchie van de WIC blijkt De Maze in ieder geval gedurende de eerste bestaansjaren van de Compagnie de derde in de rangorde te zijn geweest en daarmee de belangrijkste van de drie kleinere WIC-kamers. Ook met de erg hoge betrokkenheid bij de vaart op Brazilië tussen 1630 en 1649 ten opzichte van de andere bestemmingen lijkt De Maze zich mogelijkwijs te hebben onderscheiden van de overige WIC-kamers aangezien de Compagnie in het algemeen op meer gebieden actief was. De periode 1650-1674 was voor de gehele WIC een tijd van financiële moeilijkheden en relatief verval, wat gezien het dieptepunt in het aantal uitgereedde schepen zeker ook voor De Maze gold. Op de rangorde in de kaapvaartvloot en waarschijnlijk de relatief omvangrijke vaart op Brazilië na, week De Maze echter nauwelijik af van wat er over het algemeen over de WIC bekend is.

Hoofdstuk 4

Slavenhandel en Retourvaart: De Maze tussen 1674 en 1740

Waar in het vorige hoofdstuk de rol van De Maze in de scheepvaart en handel van de Eerste WIC tussen 1621 en 1674 centraal stond, wordt in dit hoofdstuk de periode na het faillissement en de heroprichting van de Compagnie behandeld. De deelvraag waar in dit derde hoofdstuk een antwoord op wordt gegeven luidt dan ook: “Hoe droeg De Maze bij aan de scheepvaart en handel van de Tweede WIC in de periode 1674 tot 1740?” Door op deze vraag antwoord te geven, kunnen de belangrijkste activiteiten op het gebied van handel en scheepvaart van De Maze tijdens de bestaansperiode van de Tweede WIC opgemaakt worden. Door de uitkomsten hiervan af te zetten tegen de bevindingen uit de eerste en tweede deelvraag, kan dus uiteindelijk in het volgende hoofdstuk een antwoord geformuleerd worden op de centrale vraag in deze scriptie: “Hoe droeg de Rotterdamse afdeling bij aan de handel en scheepvaart van de West-Indische Compagnie in de periode 1621 tot 1740?”

Zoals uit het vorige hoofdstuk bleek, was De Maze qua scheepvaart en handel tijdens het bestaan van de Eerste WIC, zowel op geografisch gebied als op basis van de activiteiten, vrij divers: de kaapvaart in het Atlantisch gebied, de verovering van een deel van Brazilië, eilanden in de Caraïben en forten in West-Afrika tot de transportvaart, koophandel en slavenhandel tussen Afrika en Brazilië. Van al deze scheepvaarts- en handelsgebieden waar De Maze bij betrokken was, bleven er na de heroprichting van de Compagnie direct na het faillissement van de Eerste WIC in 1674 maar weinig over. In het nieuwe octrooi besloot de Staten-Generaal dat de WIC zich slechts nog op de handel zou moeten richten. De oorlogsvoering en kaapvaart die de Eerste WIC nog grotendeels hadden gekenmerkt, werden dan ook achterwege gelaten.¹⁴³

Het handelsgebied dat in het nieuwe octrooi aan de Tweede WIC werd toegeschreven bleef met West-Afrika, de Amerika's en alle eilanden in de Atlantische Oceaan wel gelijk aan die van haar voorganger, maar van een principieel handelsmonopolie in die gebieden was geen sprake meer. Alleen op de kust van West-Afrika en Essequibo in het tegenwoordige Guyana had de WIC nog het alleenrecht op de handel en scheepvaart. De rest van het Atlantische gebied mocht wel door particuliere handelaren worden aangedaan, zolang deze maar een bepaald bedrag aan de Compagnie betaalden voor dit voorrecht.¹⁴⁴ Ongeacht een meerdere of mindere mate van private handel en scheepvaart op delen van het octrooigebied van de Tweede WIC, was de aanwezigheid van de Compagnie in West-Afrika veruit het

¹⁴³ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 107.

¹⁴⁴ *Ibid.*, 107.

meest omvattend.¹⁴⁵ Dit heeft alles te maken met de enorme handelsbelangen die de WIC daar te verdedigen had.

De Nederlandse scheepvaart en handel op West-Afrika in de periode 1674 tot en met 1740 is in vier categorieën te verdelen: de slavenhandel, de retourvaart tussen de Republiek en West-Afrika, de handel binnen Afrikaanse wateren en het ‘kruisen’, ofwel het bewaken van de Nederlandse forten en posten langs de Afrikaanse kust tegen smokkelaars.¹⁴⁶ Van deze categorieën blijft de handel binnen Afrikaanse wateren hier buiten beschouwing, omdat die geregeld werd door het Nederlandse gouvernement in West-Afrika te Elmina op de Goudkust, waardoor die dus niet onder de handel van een WIC-kamer gerekend kan worden. Ook de kruiserschepen, hoewel die wél onder de scheepvaart van de Compagnie vallen, worden hier eveneens niet behandeld. Dit omdat De Maze slechts twee kruiserschepen uitzond in de gehele 66 jaar die de derde deelvraag omvat.¹⁴⁷

Van de drie activiteiten van de Tweede WIC beslaat de belangrijkste, de slavenhandel, volgens Den Heijer ruim 51 procent van het totale aantal schepen van de WIC tijdens deze periode, gevolgd door de retourvaart met 45 procent en het bewaken van het Afrikaanse kustgebied door middel van kruisers met een kleine 4 procent.¹⁴⁸ Wanneer gekeken wordt naar de activiteit van iedere individuele kamer, blijkt De Maze een uitzondering te zijn op de andere vier kamers. Zoals te zien in de tabel op de volgende pagina, waren van de schepen die tussen 1674 en 1740 op rekening van De Maze vertrokken, namelijk zo’n 52 procent onderdeel van de retourvaart op West-Afrika, terwijl slavenreizen 46 procent besloegen en kruisers slechts 2 procent. In geen van de andere kamers is het relatieve aandeel van retourvaart hoger dan dat in de slavenhandel. Anders dan wat er in het algemeen over de gehele WIC gesteld kan worden, dat meer dan de helft van de Compagnieschepen tussen 1674 en 1740 op slavenreis ging, gold voor de kamer De Maze dus dat meer dan de helft juist actief was binnen de retourvaart in plaats van de slavenhandel. Om dit vrij opmerkelijke verschil te duiden, wordt in dit hoofdstuk dan ook dieper op de rol van De Maze binnen de slavenhandel en retourvaart van de Tweede WIC ingegaan.

¹⁴⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 119.

¹⁴⁶ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 93.

¹⁴⁷ Zie Bijlage 1.

¹⁴⁸ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 93, 96.

Tabel 4.1: WIC-schepen in de vaart op West-Afrika per activiteit in de periode 1674-1740

WIC-kamer	Schepen	Slavenhandel	Retourvaart	Kruisers
Amsterdam	43% (270)	52% (140)	38% (104)	10% (26)
Zeeland	24% (152)	72% (109)	28% (43)	-
De Maze	12% (77)	46% (35)	52% (40)	2% (2)
Noorderkwartier	12% (76)	55% (42)	44% (33)	1% (1)
Stad en Lande	9% (54)	63% (34)	35% (19)	2% (1)

Bron: Eigen berekening op data uit Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 391-404; *Voyages of the WIC, 1674-1740* (Universiteit Leiden, 1997), DANS KNAW, <https://doi.org/10.17026/dans-2zc-zuk2>, geraadpleegd op 28-03-2019.¹⁴⁹

Slavenhandel in de Caraïben en Suriname

Het merendeel van het totale aantal schepen die de Tweede WIC tussen 1674 en 1740 uitrustte, bestemd voor de trans-Atlantische slavenhandel. Voordat in deze paragraaf de werking van het systeem van slavenhandel door de Tweede WIC en de bijdrage van De Maze hieraan geanalyseerd worden, is het relevant eerst de algemene context van de Nederlandse slavenhandel in het Atlantisch gebied in de late zeventiende en vroege achttiende eeuw te schetsen. In tegenstelling tot de in volume en aantal uitgevaren schepen veel beperktere slavenhandel op Nederlands-Brazilië, zoals in het derde hoofdstuk is behandeld, was de betrokkenheid van de Tweede WIC in de slavenhandel een stuk omvangrijker en uitgebreider. Dit onderwerp behoeft daarom meer toelichting dan die tot nu toe is gegeven.

Na de heroprichting van de WIC in 1674, toen de Compagnie door kwijtschelding van de schulden weer genoeg kapitaalkrachtig was, intensiverde zij haar slavenhandelsactiviteiten. Uitgaande van de beste indicaties, vertrokken er in de periode 1674 tot en met 1740 in totaal 383 Compagnieschepen op slavenreis vanuit de Republiek naar West-Afrika, van daar naar de Amerika's en van daaruit weer terug naar de Republiek.¹⁵⁰ Deze slavenschepen hadden twee verschillende manieren om slaafgemaakte Afrikanen in West-Afrika in te kopen. Een klein deel van de slavenhandelstochten gingen langs de Afrikaanse kust om daar rechtstreeks via de lokale bevolking een slavenlading in te nemen,

¹⁴⁹ In de gedrukte versie van Den Heijers dataset staat bij ieder schip de activiteit vermeldt, maar dit ontbreekt in de digitale versie op DANS KNAW. Om deze percentages te berekenen is de digitale versie aangevuld met de extra informatie uit *Goud, Ivoor en Slaven* en vervolgens omgezet in deze tabel. Van de in totaal 750 reizen die Den Heijer bijeen heeft gebracht, is de uitredende kamer van 121 schepen echter onbekend en zijn om die reden dan ook niet in de tabel opgenomen.

¹⁵⁰ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 96

maar veruit de meesten vertrokken naar plaatsen waar de WIC over vaste handelsposten of forten beschikte.¹⁵¹

De Afrikaanse mannen, vrouwen en kinderen die langs de Goud- en Slavenkust (de kuststreek van het tegenwoordige Ghana, Togo, Benin en Nigeria) en Angola te koop werden aangeboden, waren doorgaans tot slaaf gemaakt als gevolg van de oorlogen die Afrikaanse kustvolken met stammen in het achterland voerden. Sterk gestimuleerd door de vraag van Europese handelaren en de aanvoer van wapens door onder andere de WIC werden zo door oorlogen en raids Afrikanen tot slaafgemaakt. Mensen konden, weliswaar in mindere mate, als slaaf verkocht worden als straf voor criminaliteit, het niet kunnen aflossen van schulden of werden als slaaf geboren. Ondanks deze uiteenlopende redenen was de toelevering van slaafgemaakte Afrikanen echter niet altijd even regelmatig, waardoor zij vaak weken of soms enkele maanden in de forten en factorijen van de WIC moesten worden ondergebracht tot er een slavenschip van de WIC aanmeerde. Het fort Elmina op de Goudkust, de hoofdzetel van de Nederlandse aanwezigheid in West-Afrika, had hiervoor bijvoorbeeld een speciaal ingerichte kerker waar onder krappe en erbarmelijke leefomstandigheden plaats was voor rond de driehonderd slaven.¹⁵² Van de 190.477 slaafgemaakte Afrikanen die de WIC tussen 1674 en 1740 uitvoerde, werd ruim 22 procent vanuit dit enkele fort verscheept, terwijl de vele handelsposten langs de Slavenkust en Angola respectievelijk bijna 40 en 30 procent uitmaakten.¹⁵³ Het fort Elmina had, naast dienst te doen als Nederlandse “hoofdstad” in West-Afrika, dan ook een functie als depot in de trans-Atlantische slavenhandel.

Deze cijfers over de plaatsen waar slaafgemaakte Afrikanen ingeladen werden, gelden voor de WIC in het algemeen, maar dat betekent nog niet dat deze ook voor ieder van de individuele kamers opgingen. Om een idee te krijgen hoe De Maze zich verhiel tot de bredere Compagnie is de vraag waar de slavenschepen van De Maze hun menselijke ladingen ophaalden namelijk belangrijker. Uit de voor deze scriptie verzamelde dataset blijkt dat de slavenschepen van De Maze met zo'n 55,5 procent veruit het vaakst de Slavenkust (het huidige Benin en Nigeria) aandeden, gevolgd door Angola en daarna Elmina in het huidige Ghana. Hieruit kan worden opgemaakt dat de kamer De Maze over het algemeen niet tot nauwelijks afweek van de rest van de Compagnie wat betreft de geprefereerde innameplaatsen voor wat de slavenhandel betreft.

¹⁵¹ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 142.

¹⁵² *Ibid.*, 144-145.

¹⁵³ *Ibid.*, 151.

Een iets concretere uitspraak kan gedaan worden over het relatieve en daaruit ook een indicatief absolute aandeel van De Maze in het totaal aantal slaafgemaakte Afrikanen die tussen 1674 en 1740 door de Compagnie uit Afrika zijn vervoerd. Op basis van de literatuur kan namelijk gesteld worden dat van alle slavenschepen die de WIC in deze periode uitzond, tussen de 9,2 en 9,7 procent in opdracht van De Maze voeren.¹⁵⁴ Wanneer deze percentages op het eerdergenoemde totaal aantal doorgevoerd worden, komt dit uit op ongeveer 17.500 tot 18.500 slaafgemaakte Afrikanen die tussen 1674 en 1740 in opdracht van De Maze vanuit Afrika zijn verscheept, gemiddeld dus zo'n 295 per jaar. Een dergelijke berekening voor de andere twee kleinere WIC-kamers komt neer op tussen de 20.950 en 22.300 voor het Noorderkwartier en 17.150 tot 18.000 voor Stad en Lande. De WIC-kamers Amsterdam en Zeeland verscheepten respectievelijk tussen de 69.500 en 74.100, en 54.250 tot 57.750. Vergeleken met de andere WIC-kamers lijkt De Maze dus een tamelijk vergelijkbaar aandeel te hebben gehad ten opzichte van de andere kleine kamers, maar niet te vergelijken met het veel grotere Amsterdam en Zeeland. Hierbij moet wel in gedachten gehouden worden dat dit een ruwe indicatie is. Verder en vooral specifiek onderzoek naar het absolute aandeel van de individuele WIC-kamers in de slavenhandel van de WIC zou een betere inschatting kunnen opleveren, maar dit valt naast vanwege zoals het onderwerp als de benodigde tijd ver buiten de kaders van deze scriptie.

Nu iets gezegd kan worden over het aandeel van De Maze in het totale aantal slaafgemaakten dat de WIC langs de kust van West-Afrika in hun schepen laadde, kan dieper ingegaan worden op de overtocht naar de Amerika's. Zo hing het aantal slaafgemaakte Afrikanen dat per slavenschip van de WIC werden verscheept sterk af van de bestemming. Naar de plantagekoloniën Essequibo en Berbice, beide in het huidige Guyana, zond de Compagnie het kleinste type slavenschip met een ruim waarin voor zo'n tweehonderd slaafgemaakten plaats was, terwijl naar Suriname middelgrote tot grote en naar Curaçao uitsluitend grote slavenschepen werden gezonden. De verschillen in scheepstypes waren waarschijnlijk afhankelijk van de hoogte van de vraag naar slaafgemaakte Afrikanen in het betreffende gebied. De Heren Tien, de tienkoppige directie van de Tweede WIC, bepaalden dat de middelgrote schepen genoeg plaats zouden moeten hebben voor driehonderd tot driehonderdvijftig slaafgemaakte Afrikanen en de grootste voor vijfhonderd. In werkelijkheid

¹⁵⁴ Gebaseerd op de dataset in Den Heijers *Goud, Ivoor en Slaven*. Hieruit kunnen twee percentages opgemaakt worden afhankelijk van de inclusie van de reizen waarvan de verantwoordelijke kamer ontbreken bij het bepalen van het totale aantal slavenreizen van de WIC tussen 1674 en 1740.

bleek dat de middelgrote en grote schepen echter flink overbeladen werd: gemiddeld vierhonderd voor de middelgrote en in totaal zo'n zeshonderd in de grootste schepen.

Mogelijk laadden de slavenhandelaren hun schepen zo overvol vanwege het aanzienlijke sterftcijfer tijdens de overtocht naar de Amerika's, wat gemiddeld op bijna 16,5 procent lag. Dit betekende dat van de ongeveer zeshonderd Afrikanen die in een groot slavenschip werden geladen, er gemiddeld iets meer dan vijfhonderd overleefden. Samengenomen met de gemiddeld 334 overlevenden op middelgrote schepen, komt dit dan uit op de aantallen die de Heren Tien hadden beraamd voor de gewenste capaciteit.¹⁵⁵ Over de vraag of deze overeenkomst een toevalligheid was of een bewuste reden voor de slavenhandelaren van de Compagnie om de slavenschepen te overbeladen en zo met het voorgeschreven aantal slaafgemaakten in de Amerika's te arriveren, wordt echter weinig duidelijk uit zowel de literatuur als de bronnen. Ook de vraag of een kleiner aantal slaafgemaakte Afrikanen in één schip tot een lager sterftcijfer en dus een relatief hoger aantal overlevenden leidde, en daarmee ook meer winst voor de slavenhandelaar die zo meer slaafgemaakte Afrikanen kon verkopen, blijft onbeantwoord.

Een schrijnende casus op dit gebied blijkt uit een brievencorrespondentie over het Rotterdamse slavenschip *'t Wapen van Holland*. Op 26 juli 1701 schreef de WIC-directeur van Curaçao Nicolaes van Beeck een brief aan de bewindhebbers van de WIC-kamer De Maze.¹⁵⁶ Een dag eerder was *'t Wapen van Holland* met een levering slaven uit Ardra, een Afrikaans koninkrijk aan de Slavenkust dat nu deel uitmaakt van Benin, in de Curaçaose haven aangemeerd. De opperstuurman Pieter Krans voerde hierop het bevel, die deze taak had overgenomen nadat schipper Pieter Stoop onderweg was overleden. Het schip kwam met 459 "koppen negros slaven" aan, maar had zeven maanden daarvoor in Ardra 664 slaafgemaakte Afrikanen ingeladen. Uitgaande van het eerdergenoemde voorschrift van de Heren Tien om de slavenschepen die naar Curacao vertrokken met zo'n vijfhonderd personen te beladen, had *'t Wapen van Holland* dus ongeveer 164 personen meer dan de bedoeling was in het scheepsruim.

Dat een dergelijk overbeladen ruim niet bevorderlijk was voor de al erbarmelijke levensomstandigheden in de vochtige ruimte onder het scheepsdek, blijkt wel uit het hoge sterftcijfer aan boord van dit Rotterdamse slavenschip. "Soo door ouderdom, siectens en andere swaare gebreken" overleefden 205 Afrikanen, bijna 31 procent, de overtocht namelijk

¹⁵⁵ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 141-142.

¹⁵⁶ NA, Verspreide West-Indische Stukken, inv. 971, f. 3-6.

niet.¹⁵⁷ De meesten stierven onderweg aan pokken, koorts en tering, maar hoe langer het schip onderweg was hoe vaker scheurbuik als reden voor overlijden genoemd werd.¹⁵⁸ Hoewel minder uitvoerig beschreven in het rapport van Van Beeck, was ook onder de Europese bemanning van het schip het sterftecijfer bijzonder hoog en maakte geen onderscheid in rang. De schipper, onderstuurman en veel matrozen stierven op de slavenreis van *'t Wapen van Holland*. Zo'n enorme sterfte aan boord, zo schreef Van Beeck aan de Rotterdamse WIC-bewindhebbers, had hij in heel zijn carrière nog nooit gezien.¹⁵⁹

De schuld voor het hoge sterfteaantal weet Van Beeck aan de onkunde van de scheepsofficieren. Op de onderweg overleden onderstuurman na, was er van de scheepsofficieren nog niemand ooit op de Slavenkust geweest, noch had ooit slaven ingekocht of vervoerd, waardoor Van Beeck hen compleet onbekwaam achtte om de Afrikanen in hun scheepsruim onderweg voldoende te onderhouden. De 459 slaafgemaakte mannen, vrouwen en kinderen die de tocht wel overleefden werden op een veiling verkocht voor 23.233 peso's, ofwel 58.082 gulden, wat volgens Van Beeck nog "waarlijk een bijzonder goet rendement in dese bedroeffte tijt" was.¹⁶⁰ Uitgaande van de verkoopprijs van een slaafgemaakte Afrikaan op Curaçao in 1701, gemiddeld 206 gulden, zouden de 459 overlevenden echter 94.554 gulden opgebracht kunnen hebben.¹⁶¹ Van het "goede rendement" zou nog minder over blijven na de aftrek van het onderhoud voor het schip en de salarissen van de nieuwe bemanning die het schip terug naar de Republiek moesten varen. Financieel gewin leverde het overladen scheepsruim van *'t Wapen van Holland* in 1701 de bewindhebbers van De Maze dus in ieder geval niet op.

Hoewel dit schrijnende verhaal weliswaar niet representatief is voor alle slavenreizen die De Maze tot uitvoering heeft gebracht, en al helemaal niet voor die van de gehele WIC, kunnen er toch gelijkenissen gevonden worden tussen de reis van *'t Wapen van Holland* in 1701 en wat er in het algemeen voor De Maze gold. Het gebied waar de schipper van *'t Wapen van Holland* de slaafgemaakte Afrikanen inkocht, langs de Slavenkust, was namelijk de meest voorkomende Afrikaanse plaats die de slavenschepen in opdracht van De Maze aandeden.¹⁶² Ook wat de verkoopplaats betreft, was Curaçao tijdens de late zeventiende tot de vroege achttiende eeuw de belangrijkste afzetmarkt voor de slavenhandelaren van De Maze. Van de 21 slavenreizen die De Maze tussen 1674 en 1710 uitreedde, waren er namelijk 15

¹⁵⁷ NA, Verspreide West-Indische Stukken, inv. 971, f. 3-4.

¹⁵⁸ Ibid., f. 9-11.

¹⁵⁹ Ibid., f. 3.

¹⁶⁰ Ibid., f. 4-5.

¹⁶¹ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 159.

¹⁶² Zie Bijlage 1.

bestemd voor Curaçao.¹⁶³ Het belang van Curaçao in deze periode gold trouwens voor de gehele Compagnie. Van de 247 slavenreizen die de WIC tussen 1674 en 1710 uitzond had bijna 56 procent, ofwel 138 schepen, dit Caraïbisch eiland als hoofdbestemming.¹⁶⁴ Op basis hiervan kan dus gesteld worden dat hoewel Curaçao een belangrijke afnameplaats was voor de slavenscheepen van De Maze, dit evengoed over de gehele Compagnie gezegd kan worden.

Eenmaal aangekomen op Curaçao, werden de slaafgemaakte Afrikanen door het lokale WIC-personeel geveild en doorverkocht aan particuliere Engelse en Franse slavenhandelaren, maar ook aan tussenhandelaren van het *asiento*, zoals bijvoorbeeld bij 't *Wapen van Holland* het geval was.¹⁶⁵ Het *asiento* was een handelscontract die de Spaanse troon met particuliere Europese slavenhandelaren sloot voor het voorrecht om slaafgemaakte Afrikanen te mogen leveren voor de Spaanse kolonies op het vaste land van Noord- en Zuid-Amerika. De houders van dit contract, voornamelijk Portugese kooplieden, waren door gebrek aan handelsposten en maritieme macht zelf echter niet in staat om genoeg slaafgemaakte Afrikanen aan Spaanse slavenhandelaren te kunnen afleveren. Hierop sloten deze *asientista's* zelf ook weer slavenleveringscontracten met derde partijen. Een van deze derden was de WIC, die van 1662 tot 1701 via Curaçao slaafgemaakte Afrikanen aan de Portugese *asientista's* leverden.¹⁶⁶ Door de verkoop van slaafgemaakte Afrikanen aan deze tussenpersonen en particuliere Engelse en Franse slavenhandelaren kon de Compagnie door het bezit van Curaçao dus rekenen op een aanzienlijke afzetmarkt in het Caraïbisch gebied. Zoals in de vorige alinea is betoogd, was het aandeel van De Maze hierin echter niet erg uitzonderlijk te noemen.

Waar het merendeel van de slavenscheepen die De Maze tussen 1674 en 1710 uitreedde Curaçao als hoofdbestemming had, vertrokken daarna nagenoeg alle slavenscheepen van De Maze naar Suriname.¹⁶⁷ De slavenhandel op Suriname verschilde aanzienlijk van die in het Caraïbisch gebied. Waar Curaçao als slavendepot fungeerde waar vanuit de slaafgemaakte Afrikanen aan onder andere Engelsen, Fransen en Spanjaarden verkocht werden en daardoor dus baat had bij een constante en omvangrijke aanvoer, was de slavenhandel van de WIC op Suriname er juist op gericht slechts een beperkt aantal Afrikanen per jaar aan te leveren. De reden voor deze opzettelijk lage toelevering komt voort uit het octrooi van de Tweede WIC. Hierin werd namelijk vastgelegd dat de Compagnie slechts verantwoordelijk was voor de levering van een groot genoeg aantal slaafgemaakte Afrikanen om de plantagehouders in

¹⁶³ Zie Bijlage 1.

¹⁶⁴ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 391-404.

¹⁶⁵ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 145.

¹⁶⁶ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 153-156.

¹⁶⁷ Zie Bijlage 1.

Suriname te voorzien van genoeg slavenarbeid, maar meer ook niet.¹⁶⁸ Dat de Surinaamse slavenhandel van de Compagnie Curaçao in belang overtrof, is dan ook te wijten aan de geleidelijke afname van de slavenhandel op het Caraïbisch gebied en een toename in het aantal plantages in Suriname waardoor ook de vraag naar slavenarbeid steeg.¹⁶⁹

Als gekeken wordt naar de bijdragen van de individuele WIC-kamers aan deze toenemende vraag naar slaafgemaakte Afrikanen onder plantagehouders in Suriname, blijkt dat De Maze relatief het minste betrokken was bij dit segment van de slavenhandel. Van het totaal aantal van 141 slavenscheepen die tussen 1674 en 1740 op rekening van de Tweede WIC naar Suriname zijn vertrokken, zeilden er 15 in opdracht van De Maze. De andere twee van de kleinere WIC-kamers, Stad en Lande en het Noorderkwartier, zonden respectievelijk 18 en 20 slavenscheepen richting Suriname uit, terwijl 49 Amsterdamse en 35 Zeeuwse Compagniescheepen in de Surinaamse havens arriveerden.¹⁷⁰ Van de vijf WIC-kamers had De Maze dus het kleinste aandeel in de slavenhandel op Suriname. De laatste slavenreis van De Maze, en daarmee het eind van de slavenhandelsvaart voor deze kamer, vond plaats in 1735. Dat jaar vertrok het fregatschip *Delft* op rekening van De Maze vanuit Hellevoetsluis richting de Slavenkust om daar 571 slaafgemaakte Afrikanen in het scheepsruim te laden. Uiteindelijk zouden hiervan 461 Afrikanen in Suriname aankomen en verkocht worden aan de hoogste bieder.¹⁷¹

Op basis van de bovenstaande analyse van de door de WIC bedreven slavenhandel kunnen een aantal conclusies getrokken worden die betrekking hebben op de deelvraag die in dit hoofdstuk centraal staat: “Hoe droeg De Maze bij aan de handel en scheepvaart van de Tweede WIC tussen 1674 en 1740? Uit de literatuur bleek dat van alle schepen die tussen 1674 en 1740 door de gehele WIC zijn uitgereed de meesten op slavenreizen gingen, waarmee dit een van de belangrijkste pijlers van de handel en scheepvaart van de Tweede WIC vormde. Gedurende deze periode bleek dat slavenhandelaren in opdracht van De Maze naar schatting zo’n 17.500 tot 18.500 slaafgemaakte Afrikanen, ofwel ongeveer 9,5 procent van het totaal aantal door de Tweede WIC, vanuit de westkust van Afrika naar de Amerika’s verscheepten. Een typische slavenreis van De Maze tussen 1674 en 1710, ging vanuit de Republiek naar de Slavenkust en van daar naar Curaçao. Vanaf 1715 tot de laatste uitreding van een slavenschip door De Maze in 1735 waren echter niet de Caraïben de

¹⁶⁸ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 134-135.

¹⁶⁹ *Ibid.*, 159.

¹⁷⁰ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 391-404.

¹⁷¹ Zie Bijlage 1; “Delft,” Voyage ID 10100, www.slavevoyages.org/voyages/database, geraadpleegd op 27-05-2019.

hoofdbestemming, maar Suriname. Van een uitzonderlijk aandeel van De Maze in de slavenhandel van de Tweede WIC kan echter niet gesproken worden. Vergeleken met de andere vier kamers van de Compagnie heeft De Maze tussen 1674 en 1740 namelijk het op één na minste aantal slavenscheppen uitgereed.

Retourvaart, Goud en Ivoor

Zoals in de introductie van dit hoofdstuk al kort is benoemd, verschilde de WIC-kamer De Maze op een opmerkelijk gebied van de andere kamers. De kamers van Amsterdam, Zeeland, het Noorderkwartier en Stad en Lande hadden tussen 1674 en 1740 alle vier meer schepen in de slavenhandel dan in de retourvaart tussen de Republiek en West-Afrika. De Zeeuwse kamer had zelfs een verhouding van 72 procent slavenhandel tegenover 28 procent retourvaart. De schepen die in opdracht van De Maze richting West-Afrika voeren, waren juist voor meer dan de helft van het totaal bestemd voor de retourhandel. De verhouding lag voor deze kamer namelijk op 52 procent retourhandel, 46 procent slavenhandel en voor slechts 2 procent de kruiserschepen waarmee de Afrikaanse kust tegen smokkelaars werd beschermd. Hoewel deze cijfers op zichzelf vrij dicht bij elkaar liggen, is het toch opmerkelijk dat een van de kleinere kamers van de WIC zo afwijkt van de twee grotere. Een eenduidige verklaring hiervoor ontbreekt echter in zowel de literatuur als de bronnen. Vanuit de algemene context van de retourvaart door de WIC op Afrika, zal in dit deel van het hoofdstuk een mogelijke verklaring voor het hogere aandeel van De Maze in de retourvaart ten opzichte van de slavenhandel gegeven worden.

Gemiddeld duurde het zo'n acht maanden voordat een Compagnieschip dat op retourvaart ging vanuit de Republiek naar West-Afrika voer en weer terugkwam. Voordat het retourschip zijn thuishaven verliet, werd het in de Republiek beladen met een aantal waardevolle goederen die op de Afrikaanse kust verhandeld konden worden.¹⁷² Textiel was met ongeveer 50% van de totale export het belangrijkste product dat de WIC naar Afrika exporteerde. Europese linnen en wollen stoffen besloegen een groot deel van deze textielexport, maar waardevoller waren echter de versierde katoenen stoffen die de verscheidene Europese handelscompagnieën uit Azië meebrachten.¹⁷³ Europese vuurwapens en buskruit waren met zo'n 12 procent van de totale export eveneens erg in trek bij lokale Afrikaanse handelaren.¹⁷⁴ Naast textiel en wapens, waren ook kaurischelpen een gewild

¹⁷² Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 97-98, 113.

¹⁷³ *Ibid.*, 116-117.

¹⁷⁴ *Ibid.*, 118-119.

product in Afrika. Kaurischelpen zijn afkomstig uit de Malediven in de Indische Oceaan en werden door onder andere de VOC en de Engelse East India Company (EIC) naar Europa aangevoerd. In West-Afrika werden de schelpen gebruikt als betaalmiddel en als rekeneenheid. Als een Europese koopman textiel, wapens of andere producten tegen slaven wilde ruilen, moest de waarde van wat diegene verhandelde in kaurischelpen uitgedrukt worden.¹⁷⁵

De bestemming van de retourvaart van de WIC in West-Afrika was vrijwel altijd het fort Elmina op de Goudkust, de hoofdzetel van de Compagnie op dat continent.¹⁷⁶ Het lokale WIC-personeel van de Nederlandse forten sloegen de pas aangekomen textiel, wapens en kaurischelpen die de Compagnieschepen meebrachten in pakhuizen op, waar vanuit deze goederen verder binnen Afrika werden verkocht of verhandeld.¹⁷⁷ Van alle goederen die de retourschepen vanuit de pakhuizen van de WIC in Afrika mee terug naar de Republiek namen, waren goud en ivoor in zowel volume als waarde veruit de belangrijkste. Bekend is dat deze twee goederen tussen 1675 en 1731 bij elkaar zelfs bijna 97% van de totale exportwaarde vanuit Afrika naar de Republiek uitmaakten.¹⁷⁸ Dat De Maze in 1740 haar laatste retourschip uitreedde, te weten het fregatschip *Delft*, dat opmerkelijk genoeg vijf jaar eerder ook al de laatste slavenreis voor deze WIC-kamer uitvoerde, geeft aan dat de retourvaart ook na 1731 nog in ieder geval voor De Maze van belang was.¹⁷⁹

Bij terugkomst in de Republiek werd een goed deel van het Afrikaanse goud verkocht bij opbod en ging het vervolgens grotendeels naar Amsterdam. Deze stad was in de zeventiende en achttiende eeuw namelijk het centrum van de handel in goud en zilver. Het vele goud en zilver dat jaarlijks Amsterdam binnenkwam, werd niet alleen gebruikt voor verdere handel binnen de Republiek. Met het Afrikaanse goud werd namelijk ook de handel op de Oostzee, de Levant en Azië gefinancierd.¹⁸⁰ Het goud dat de Compagnie met deze retourvaarten vanuit West-Afrika naar de Republiek vervoerde, was dus onderdeel van veel breder en wereldwijder handelsnetwerk dan het heen-en-weertransport van de retourvaart wellicht zou doen vermoeden.

Dat ook de De Maze onderdeel uitmaakte van dit bredere handelsnetwerk in Afrikaans goud blijkt wel uit de thuiskomst van het schip *Rotterdam* in 1677. Vrijwel meteen bij terugkomst gaven de bewindhebbers van de Rotterdamse VOC-kamer al te kennen dat zij het

¹⁷⁵ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 122-123.

¹⁷⁶ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 109.

¹⁷⁷ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 113, 126.

¹⁷⁸ *Ibid.*, 127.

¹⁷⁹ Zie Bijlage 1.

¹⁸⁰ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 128.

uit Elmina aangevoerde stofgoud van hun WIC-collega's wilden kopen.¹⁸¹ De VOC gebruikte dit goud om vervolgens de eigen koopvaart op Oost-Azië te bekostigen en producten als Aziatisch textiel mee terug naar de Republiek te brengen. Een deel van dit textiel verkocht de VOC weer aan haar collega's van de WIC, zodat de retourvaartschepen die onder andere de Rotterdamse haven in en uitvoerden dit uitwisselingsproces van Afrikaans goud en Aziatisch textiel weer opnieuw konden laten beginnen.¹⁸²

Hoewel het goudtransport de hoofdmoot van de scheepvaart van de WIC op West-Afrika vormde, was de handel in Afrikaans ivoor eveneens een belangrijke pijler van de retourvaart. Eenmaal aangekomen in de Republiek werd dit ivoor verkocht en later vervaardigd tot luxeproducten als snuifdozen, waaiers, medaillonportretten of versieringen die in meubels en bestek ingelegd konden worden.¹⁸³ In tegenstelling tot het meer kostbare goud, werd ivoor soms ook meegenomen op slavenschepen. Het zuidelijkste gebied waar dit werd gehaald, en waar het onderdeel was van slavenreizen, was langs de kust van Angola. Zo bracht het schip *Koopman*, dat in 1679 door de bewindhebbers van De Maze was uitgereed voor een slavenreis van Angola naar Curaçao, bij terugkeer in Rotterdam een aanzienlijke lading ivoor mee.¹⁸⁴ Door gebrek aan kwantitatieve data kan echter weinig gezegd worden over de verhoudingen tussen de WIC-kamers wat zowel de ivoor- als de goudhandel betreft. Wel is bekend dat De Maze, anders dan de andere vier kamers, relatief meer schepen uitreedde voor de retourvaart dan voor de slavenhandel.

Deze uitzonderingspositie van De Maze ten opzichte van de andere WIC-kamers wat de handelsactiviteit op West-Afrika betreft komt mogelijk door de goede bereikbaarheid van Rotterdam via de Maas. Hierdoor zouden de schepen die met hun kostbare ladingen uit Afrika terugkeerden zo snel mogelijk in een thuishaven aan kunnen leggen. De Rotterdamse haven was door de gunstige ligging langs de Maas namelijk al vanaf ongeveer halverwege de zeventiende eeuw hoofdzakelijk op alles ten westen van de Republiek, dus van Engeland en Frankrijk tot aan Amerika, georiënteerd.¹⁸⁵ Hierdoor lijkt het aannemelijk ook een verklaring voor de relatief hogere retourvaart aan de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven toe te schrijven. Van de vijf WIC-kamers ligt de Zeeuwse echter hemelsbreed het dichtstbij West-Afrika. Als de locatie en bereikbaarheid van de haven dé bepalende factor is, zou het dus

¹⁸¹ Den Heijer, *Geschiedenis WIC*, 129.

¹⁸² Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 116.

¹⁸³ *Ibid.*, 134-136.

¹⁸⁴ *Ibid.*, 137.

¹⁸⁵ Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 296-297, 301-302.

meer vanzelfsprekend lijken dat juist Zeeland voorop zou lopen in de korter durende retourvaart in plaats van de langere slavenreizen.

De geografie van Rotterdam en de Rotterdamse haven lijkt echter toch een verklaring te kunnen bieden voor het hogere aandeel in de retourvaart. De Rotterdamse haven was voor schepen met een diepgang van minder dan vijf meter binnen enkele uren direct vanuit zee bereikbaar, terwijl dieper gelegen schepen eerst gebruik moesten maken van het Goerese Gat en de haven van Hellevoetsluis om de lading op een kleiner schip over te zetten.¹⁸⁶ Nu is het zo dat de schepen die op retourvaart naar en van West-Afrika voeren vanwege de kortere afstand en compactere belading doorgaans een slag kleiner waren dan de schepen die de Compagnie voor de slavenhandel uitrustte.¹⁸⁷ Hoewel hier in de bronnen geen directe aanwijzing voor te vinden is, lijkt de diepte van de haven en de daardoor veroorzaakte praktische implicaties voor scheepstypes een mogelijke verklaring te bieden voor de relatief hogere retourvaart van De Maze.

Een ander argument dat aangedragen kan worden als verklaring voor de relatief hogere Rotterdamse retourvaart en het relatief lagere Zeeuwse aandeel, is de ligging van de Maasstad binnen het bredere netwerk van de Hollandse binnenvaart en dieper Europa in via de Maas en de Rijn. Al in de vroege zeventiende eeuw had Rotterdam, maar ook Delft en Dordrecht, namelijk een gunstige ligging in het netwerk van waterwegen en rivieren binnen de Republiek en Europa.¹⁸⁸ Export naar het grotere stroomgebied van de Rijn, Maas en Schelde vormde hier een belangrijk deel van, maar minstens even belangrijk was de in- en uitvoer van goederen voor onder andere de handel en industrie in Amsterdam.¹⁸⁹ Zoals eerder in dit hoofdstuk is aangekaart, was Rotterdam wat handelsrichtingen betreft vooral gericht op het westelijk halfmond, waaronder West-Afrika. Verder bleek ook dat De Maze onderdeel was van een breder handelsnetwerk waarbij de VOC Aziatische textiel aan de WIC verkocht, de WIC deze naar West-Afrika verscheepte en Afrikaans goud mee terug naar de Republiek nam waar het onder andere aan de VOC verkocht werd zodat zij daar weer goederen in Oost-Indië konden kopen. Deze Oost-Indische goederen vonden hun weg voornamelijk naar Amsterdam dat, in tegenstelling tot de Rotterdamse nadruk op het westen en buiten haar dominantie binnen de WIC, voornamelijk op het oostelijk werelddeel gericht was.¹⁹⁰ Deze gegevens, samengenomen met de status van Amsterdam als centrum van de goud- en zilverhandel

¹⁸⁶ Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 302.

¹⁸⁷ Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 93.

¹⁸⁸ Verhoeven, *Geschiedenis van Delft tot 1795*, 305-307.

¹⁸⁹ Van der Schoor, *Stad in Aanwas*, 200.

¹⁹⁰ *Ibid.*, 295.

tijdens de zeventiende en achttiende eeuw, zouden erop kunnen wijzen dat het Afrikaanse goud dat De Maze vanuit Elmina importeerde bestemd was voor verdere verkoop in en vanuit Amsterdam.

Naast deze import van de WIC uit Afrika, moet ook de Nederlandse export náár Afrika in beschouwing genomen worden. Eerder in dit hoofdstuk is gebleken dat Aziatisch textiel en kaurischelpen twee van de belangrijkste goederen waren die de WIC naar West-Afrika transporteerde, maar deze moesten zelf ook ergens vandaan geïmporteerd worden. Aziatisch textiel en kaurischelpen uit de Malediven kwamen namelijk niet door de WIC, maar door de VOC de Republiek binnen en dan hoogstwaarschijnlijk vooral in de havens van het op de Oost-Indische handel gerichte Amsterdam. Om deze goederen naar Afrika te vervoeren, lijkt Rotterdam door de ligging in het netwerk van waterwegen binnen Holland een logischere keuze dan dergelijk transport via Zeeland. Vanuit Rotterdam zouden de Oost-Indische goederen uit Amsterdam namelijk meteen via de Maas de Noordzee op en richting West-Afrika kunnen gaan, terwijl tijdens de terugreis het Afrikaanse goud gemakkelijker Amsterdam zou kunnen bereiken via de Rotterdamse waterwegverbinding dan met een tussenstop in Zeeland. Jammer genoeg ontbreken meer aanwijzingen voor deze verklaring in het voor deze scriptie onderzochte bronmateriaal. Om deze argumentatie en analyse meer kracht bij te zetten zou dan ook specifiek en dieper onderzoek gedaan moeten worden naar het handelsnetwerk tussen Zeeland, Rotterdam en Amsterdam, maar dat valt helaas buiten de kaders van deze scriptie. Wat in ieder geval wel blijkt uit deze analyse is de verknooptheid van de verschillende internationale en nationale handelsstromen binnen de Republiek en tussen de gebieden waarin zij handelde.

Conclusie

Aan beide pijlers van de handel en scheepvaart van de Tweede WIC – de trans-Atlantische slavenhandel en de retourvaart tussen West-Afrika en de Republiek – heeft De Maze al met al een bijdrage geleverd, hetzij in uiteenlopende mate. Een antwoord op de derde deelvraag, hoe De Maze bijdroeg aan de scheepvaart en handel van de Tweede WIC in de periode 1674 tot 1740, is dus dat deze Rotterdamse WIC-afdeling relatief gezien meer schepen uitreedde voor de retourvaart dan voor de slavenhandel. Hierbij moet wel gezegd worden dat de absolute aantallen niet ver uit elkaar lagen, 40 schepen voor de retourvaart tegenover 35 slavenschepen, maar opvallend is dit wel aangezien De Maze de enige WIC-kamer was die een hoger aandeel in de retourvaart had.

Wat de slavenhandel betreft bleek De Maze niet erg veel af te wijken van wat er in het algemeen voor de Compagnie gold. Van de heroprichting van de WIC in 1674 tot ongeveer 1710 was Curaçao de meest voorkomende afzetplaats voor slavenhandelaren van zowel De Maze als de gehele WIC. In de jaren daarna, tot aan de laatste uitreding van een slavenschip van de Rotterdamse WIC-afdeling in 1735, hadden de meeste Compagnieslavenscheppen Suriname als hoofdbestemming. Op basis van de voor deze scriptie gebruikte bronnen en literatuur kon de schatting gemaakt worden dat in opdracht van De Maze ongeveer tussen de 17.500 en 18.500 slaafgemaakte Afrikanen naar de Caraïben en Suriname werden verscheept. Dit komt neer op een jaarlijks gemiddelde van 295 en een relatief aandeel van zo'n 9,2 tot 9,7 procent van het totaal aantal Afrikanen die in de slavenscheppen van de WIC zijn ingeladen.

In tegenstelling tot de slavenhandel, zijn er voor de retourvaart minder absolute cijfers bekend om een vergelijkende analyse tussen de WIC-kamers uit te voeren. Wel bleek dat verhoudingsgewijs het transport van goederen als Aziatisch en Europees textiel, vuurwapens, buskruit en kaurischelpen vanuit de Republiek naar Elmina en vanuit daar met een lading goud en ivoor terug naar de Republiek één van de, of wellicht dé, belangrijkste activiteit van De Maze was tussen 1674 en 1740. Met betrekking tot de hoofdvraag in deze scriptie – hoe de Rotterdamse afdeling zich tussen 1621 en 1740 op het gebied van handel en scheepvaart tot de rest van de Compagnie verhield – kan gezien deze hogere mate van retourvaart tussen 1674 en 1740 wel gesteld worden dat de overkoepelende WIC-kamer waar de Rotterdamse afdeling deel van uitmaakte op een opvallende manier verschilde van de overige kamers.

Het is waarschijnlijk dat het hogere aandeel in de retourvaart te maken had met de positie van Rotterdam ten opzichte van Amsterdam binnen het bredere Nederlandse handelsnetwerk omtrent koloniale goederen uit het West-Indische en Oost-Indische gebied. Vanuit deze bemerking kan nog een meer overkoepelende uitspraak gedaan worden om de algemene tendens in de wetenschappelijke literatuur rondom de WIC en de VOC te nuanceren. De onderlinge uitwisseling van Aziatisch textiel en kaurischelpen door de VOC en Afrikaans goud door de WIC duidt op een grotere vervlechting van handelsbelangen en handelsbetrekkingen dan de vergelijkingen en veroordelingen die in veel van de wetenschappelijke literatuur te vinden zijn laten zien. Uitgaande van de hier belichte goederenstroom tussen de verschillende octrooigebieden, stimuleerde en faciliteerde de ene compagnie de ander en andersom, weliswaar hoogstwaarschijnlijk in sterk verschillende mate en volume. Een interessante invalshoek voor verder onderzoek zou dan ook zijn om de vlakken waarop de twee Nederlandse handelscompagnieën elkaar raakten en of Rotterdam daarin een rol van betekenis speelde beter in beeld te brengen.

Hoofdstuk 5

De Rotterdamse afdeling van de West-Indische Compagnie

Hoe verhiel de Rotterdamse afdeling van de West-Indische Compagnie zich tot de andere WIC-kamers en -afdelingen op het gebied van handel en scheepvaart tussen 1621 en 1740? Dit is de vraag die centraal staat in deze scriptie. Ter beantwoording van deze vraag is eerst gekeken naar de interne verhoudingen binnen de WIC-kamer De Maze, waar naast Rotterdam ook Delft en Dordrecht deel van uitmaakten, en vervolgens hoe De Maze zich tegenover de andere kamers van de Compagnie verhiel.

Hieruit bleek dat van de drie takken van De Maze, de Rotterdamse afdeling het belangrijkste was op het gebied van handel en scheepvaart. Van de schepen die in opdracht van De Maze naar het Atlantisch gebied vertrokken, voer namelijk in ieder geval tot 1660 de helft in opdracht van de Rotterdamse WIC-bewindhebbers. Ook hierna nog groeide het belang van de Maasstad binnen De Maze. De centrale ligging van de stad, de bereikbaarheid vanuit de Noordzee en het relatieve verval van de Delftse en Dordtse afdelingen maakte Rotterdam vanaf 1669 tot hoofdvestiging van De Maze. Het belang van Delft en Dordrecht nam na verloop van tijd zo sterk af dat gesteld kan worden dat De Maze in principe vanaf omstreeks 1700 synoniem stond aan de Rotterdamse afdeling; nagenoeg alle besluitvormingen, scheepsuitredingen en financiële zaken werden sindsdien in of vanuit Rotterdam uitgevoerd. De reden voor deze geleidelijke Rotterdamse dominantie binnen De Maze kan echter nauwelijks vanuit de inzet of de prominentie van de Rotterdamse WIC-bewindhebbers gewijd worden, maar eerder vanuit de pragmatische en economische voordelen die de centrale ligging en gunstige geografische omstandigheden van de Maasstad met zich meebracht. Desalniettemin kan wel gesteld worden dat de Rotterdamse afdeling veruit de belangrijkste afdeling was binnen de WIC-kamer De Maze op het gebied van handel en scheepvaart.

Hiermee is echter nog niet gezegd of de Maasstad even belangrijk was binnen de rest van de WIC. Uit dit onderzoek is gebleken dat De Maze zich op een aantal vlakken onderscheidde van de andere kamers, maar over het algemeen niet veel van de grote lijnen van de bredere Compagnie afweek. Zo bleek De Maze in ieder geval binnen de kaapvloten van de vroegste bestaansjaren van de WIC veelal de derde in rang zijn, na Amsterdam en Zeeland, en boven het Noorderkwartier en Stad en Lande. Van de drie kleinere WIC-kamers was De Maze dus in het begin al de grootste. De nadruk van De Maze op de vaart op Brazilië tijdens de Eerste WIC is eveneens vrij opmerkelijk. In de periode waarin de Compagnie een kolonie in Brazilië had, vertrok bijna 80 procent van alle schepen die in opdracht van deze

kamer voeren naar dit Zuid-Amerikaanse land. Vanuit Delft, Dordrecht en Rotterdam – uitgaande van de bevindingen uit het tweede hoofdstuk echter voornamelijk vanuit de Maasstad – vervoerden deze schepen soldaten, levensmiddelen, bouwmaterialen en militaire middelen om de kolonie niet alleen te veroveren, maar ook te behouden en te onderhouden. Gedurende deze periode was De Maze ook actief in de slavenhandel, waar zij tussen 1636 en 1645 gemiddeld per jaar 299 slaafgemaakte Afrikanen vanuit West-Afrika naar Brazilië verscheepte. Het aandeel van deze kamer aan de totale Nederlandse slavenhandel ligt hierdoor op 9,4 procent. Bewijs voor de betrokkenheid van De Maze bij de verovering en bevoorrading van andere kolonies van de WIC – zoals die in de Caraïben en West-Afrika – ontbreekt echter, wat een mogelijke specialisatie van De Maze in de vaart op Brazilië verder kan benadrukken.

Het verlies van Nederlands-Brazilië was door de hoge kosten die werden gemaakt om deze kolonie in bezit te krijgen en te houden zeer waarschijnlijk dan ook de grootste financiële klap voor De Maze en de reden waarom er tussen 1650 en 1674 relatief gezien erg weinig schepen door deze WIC-kamer uitgereed werden. Dit financiële dieptepunt gold echter ook voor de rest van de Compagnie. Het stilvallen van de kaapvaart na de vrede met Spanje in 1648 wordt daarentegen ook vaak genoemd als reden voor de financiële problemen van de WIC. Aangezien de betrokkenheid van De Maze bij de kaapvaart al na 1629 vrij minimaal was, is het niet waarschijnlijk dat dit specifiek voor deze kamer tot veel problemen heeft geleid.

Als gevolg van kelderende winsten en slechte vooruitzichten werd de Compagnie in 1674 opnieuw opgericht, maar ditmaal met een sterk verminderd takenpakket. De twee pijlers van de handel en scheepvaart van de Tweede WIC waren de trans-Atlantische slavenhandel en de retourvaart tussen West-Afrika en de Republiek. De Maze, zo bleek uit de analyse van de Tweede WIC, onderscheidde zich tussen 1674 en 1740 op een klein maar opmerkelijk vlak van de andere WIC-kamers. Waar de rest verhoudingsgewijs meer schepen voor de slavenhandel dan voor de retourvaart uitreedde, was dit voor De Maze juist andersom. Dit betekent daarentegen niet dat De Maze niet betrokken was bij de trans-Atlantische slavenhandel. Tussen 1674 en 1735 verscheepte deze WIC-kamer namelijk tussen 17.500 en 18.500 slaafgemaakte Afrikanen naar voornamelijk Curaçao en Suriname. Dit komt neer op een jaarlijks gemiddeld van ongeveer 295 slaafgemaakte Afrikanen en een aandeel van ongeveer 9,5 procent in de totale slavenhandel van de Compagnie in die periode. Opvallend hieraan is dat zowel het relatieve aandeel als het jaarlijkse gemiddelde sterk overeenkomt met de eerdere periode van slavenhandel op Brazilië tijdens de Eerste WIC. Dit betekent dat het

aandeel van De Maze bij de gehele slavenhandel van de WIC waarschijnlijk rond de 9,5 procent geschat kan worden. Op deze opmerkingen na week De Maze, die gedurende die tijd steeds meer beheerst werd door de Rotterdamse afdeling, over het algemeen echter weinig af van de norm wat de handel en scheepvaart van de WIC betreft.

Uit dit onderzoek naar de Rotterdamse WIC-afdeling is ook een opmerkelijke bevinding gebleken die wel relevant is om te benoemen, maar niet direct betrekking heeft op de hoofdvraag. Het hogere aandeel van De Maze in de retourvaart dan de slavenhandel kan, zoals in het vierde hoofdstuk aan bod is gekomen, verklaard worden aan de hand van een veel breder handelsnetwerk. De geografische ligging van de Maasstad maakte de Rotterdamse WIC-afdeling namelijk een schakel in een wereldwijd handelsnetwerk. Hierbij werden goederen als textiel en kaurischelpen door de VOC vanuit Azië naar de Republiek verscheept en in gunstig gelegen havensteden als Rotterdam naar West-Afrika getransporteerd. Daar verhandelde de WIC de Aziatische stoffen en schelpen voor goud en ivoor, wat ze weer mee terug naar de Republiek brachten. Dit Afrikaanse goud werd vervolgens in de Republiek aan onder andere de VOC verkocht die het weer gebruikte om textiel en kaurischelpen vanuit Azië in te voeren en de cirkel opnieuw te laten beginnen. Naast de vervlechting van handelssystemen binnen de Republiek en op wereldschaal, suggereert deze bevinding ook dat de West-Indische en de Oost-Indische Compagnieën wellicht minder scherp van elkaar gescheiden moeten worden dan vaak wordt aangenomen. De omvang van dit handelsnetwerk en een eventuele rol van Rotterdam hierbinnen laat echter helaas naar zich raden.

Nader onderzoek naar de verwevenheid van de Nederlandse handelscompagnieën tijdens de zeventiende en achttiende eeuw valt namelijk buiten de kaders van deze scriptie, maar een biedt daardoor tegelijkertijd wel een goede mogelijkheid voor een vervolgstudie. Uit deze scriptie zijn nog een aantal andere mogelijke aanbevelingen voor nader onderzoek te geven. Zo bleek uit de analyse van de omvang van de slavenhandel dat er enkel tot een indicatie van het absolute aantal slaafgemaakte Afrikanen per individuele WIC-kamer gekomen kon worden. In deze scriptie is namelijk gekeken naar het aantal schepen dat actief was, maar dat aantal zegt niet per sé hoeveel mensen er aan boord kwamen en naar de Amerika's werden vervoerd. Een andere aanbeveling voor vervolgstudie, die deze scriptie zeker ten goede zou zijn gekomen, is om een representatieve dataset voor de handel en scheepvaart voor iedere afzonderlijke WIC-kamer tussen 1621 en 1674 op te zetten. Dit, gecombineerd met Henk den Heijers data over de periode 1674-1740, zou een compleet beeld geven hoe de vijf kamers van de Compagnie zich onderling tot elkaar verhielden gedurende de gehele periode waarin zij actief deelnamen in de handel en scheepvaart.

Zoals in het historiografisch gedeelte betoogd, is de rol van de Rotterdamse WIC-afdeling binnen De Maze en de bredere Compagnie de grootste lacune in de huidige wetenschappelijke kennis. De hoofdvraag van deze scriptie omvat dan ook dit onderwerp en hoewel die lacune zeker niet compleet gevuld is, leveren de resultaten van deze scriptie daar wel een bijdrage aan. Sommige kleinere lacunes, zoals de vraag of De Maze zich nu wel of niet in de vaart op Brazilië specialiseerde of precies waarom Rotterdam gekozen werd als hoofdvestiging van De Maze in 1669, bleken moeilijker te vullen op basis van het bronmateriaal dat in deze scriptie is gebruikt. Hierdoor kon bij een aantal conclusies en bevindingen slechts gesteld worden dat het een indicatie of waarschijnlijkheid was. Om dit soort bevindingen kracht bij te zetten, maar wat helaas ontbreekt, zou het erg nuttig zijn om in ieder geval een indicatie te hebben van de omvang van de handel en scheepvaart van iedere WIC-kamer gedurende de Eerste WIC. Het ontbreken hiervan betekent namelijk dat De Maze slechts vergeleken kon worden met de algemene trend van de bredere Compagnie.

Ondanks deze tekortkomingen kan op basis van de gebruikte bronnen en literatuur wel een gepast antwoord geformuleerd worden op de centrale vraagstelling in deze scriptie. Aangetoond is dat de Rotterdamse afdeling, in verhouding tot de Delftse en Dordtse afdelingen, de belangrijkste tak was binnen haar WIC-kamer op het gebied van handel en scheepvaart. De Maze als geheel week echter weinig af van wat er over de gehele West-Indische Compagnie bekend is. De invloed van vooral de Amsterdamse, maar ook de Zeeuwse kamer op het beleid van de WIC was daarvoor namelijk te groot. Daarentegen kan De Maze – en door het toenemende belang van de Maasstad binnen De Maze daarmee dus de Rotterdamse WIC-afdeling – wel gezien worden als de belangrijkste van de drie kleinere kamers op het gebied van handel en scheepvaart tussen 1621 en 1740.

Bibliografie

Literatuur

- Bijlsma, R. “Rotterdams Amerika-vaart.” *Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde* 5 (1916): 97-42.
- Goslinga, Cornelis Christiaan. *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*. Digitale heruitgave. Gainesville: University of Florida Library Press, 2017.
- Heijer, Henk den. “The West African Trade of the Dutch West-India Company, 1674-1740.” In *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, onder redactie van Johannes Postma en Victor Enthoven. 139-169. Leiden: Brill, 2003.
- Heijer, Henk den. *Geschiedenis van de WIC: opkomst, bloei en ondergang*. Vierde herziene druk. Zutphen: Walburg Pers, 2013.
- Heijer, Henk den. *Goud, Ivoor en Slaven: scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*. Zutphen: Walburg Pers, 1997.
- Laet, Joannes de. *Historie ofte Iaerlijck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie*. Deel I-IV. Uitgegeven door de Linschoten Vereeniging. Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1931-1937.
- Lintum, Cris te. “De Kamer der West-Indische Compagnie te Delft.” *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië* 63 (1910): 93-108.
- Lintum, Cris te. “De oprichting van de Rotterdamsche Kamer der West-Indische Compagnie.” In *Rotterdams Jaarboekje* 8, onder redactie van E. Wiersum. 101-116. Rotterdam: P.M. Bazendijk, 1910.
- Lintum, Cris te. *De Rotterdamsche Handel in Vroeger Dagen*. Rotterdam: W. Nevens, 1909.
- McKay, John P. e.a. *A History of Western Society*. Boston/New York: Bedford/ St. Martin's, 2014.
- Nutseling, Hubert. “Het Stapelrecht Beknot, de Zeehandel Ingeperkt.” In *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813* Deel 2. Onder redactie van Willem Frijhoff. 130-148. Hilversum: Uitgeverij Verloren, 1998.

- Oest, Eric Willem van der. “The Forgotten Colonies of Essequibo and Demerara.” In *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, onder redactie van Johannes Postma en Victor Enthoven. 323-361. Leiden: Brill, 2003.
- Postma, Johannes. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- Schoor, Arie van der. *Stad in aanwas: Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*. Zwolle: Waanders Uitgevers, 1999.
- Sigmond, Kees. “De Dordtse Kamer op de Maze van de West-Indische Compagnie.” In *Een Zoete Belofte: Suikernijverheid in Dordrecht*, onder redactie van Kees Sigmond en Sjoerd de Meer. 52-61. Dordrecht: Vereniging Oud-Dordrecht, 2012.
- Verhoeven, Gerrit. *De derde stad van Holland: Geschiedenis van Delft tot 1795*. Deel 1. Zwolle: Uitgeverij WBooks, 2015.
- Visser, Wendy de. *Piet Hein en de Zilvervloot: Oorlog en Handel in de West*. Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2001.
- Wielenga, Friso. *Geschiedenis van Nederland: van de Opstand tot heden*. Amsterdam: Boom Uitgeverij, 2014.
- Winter, P.J. van. *De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande*. Den Haag: Martinus Nijhoff, 1978.

Archiefcollecties

- Nationaal Archief Den Haag. Collectie Verspreide West-Indische Stukken toegang 1.05.06. Inventarisnummer 971: Stukken van Curaçao ingekomen bij de Kamer van de Maze.
- Nationaal Archief Den Haag. Oude West-Indische Compagnie toegang 1.05.01.01. Inventarisnummer 2A-6: Haags Besogne 1645-1665.
- Stadsarchief Rotterdam. Oud Notarieel Archief toegang 18.

Bijlage 1

Dataset scheepvaart en handel van De Maze 1621-1740

Deze bijlage bevat de dataset die voor de scriptie bij elkaar is gebracht. Om deze overzichtelijk te houden zijn de meeste velden gecodeerd. Op deze pagina staat de codering toegelicht.

Bestemming:

ANG = Angola, BRA = Brazilië, CAR = Caraïben, CUR = Curaçao, ELM = Elmina, GUI = Guinea, PAE = Portugese Atlantische eilanden, SLK = Slavenkust, STE = St. Eustatius, SUR = Suriname, W-I = West-Indië.

Veel schepen hadden meer dan één bestemming. Dit wordt aangeduid met een streep tussen de afkortingen. BRA – GUI – BRA betekent bijvoorbeeld dat een schip vanuit Brazilië naar Guinea voer en van daar terugkeerde naar Brazilië. In sommige gevallen kwam een specifieke plaatsnaam slechts enkele keren voor. Om het aantal verschillende afkortingen en coderingen te beperken, en om daarmee de leesbaarheid te bevorderen, zijn deze onder een bijbehorende bredere plaatsnaam ingedeeld. Zo zijn schepen die als bestemming Pernambuco, Recife, Bahia, Sao Paulo en Salvador hadden onder Brazilië gerekend; Matanzas, St. Vincent, St. Christoffel en Barbados onder de Caraïben; Arguin (Mauritanië), Calabar (Benin), Sao Tomé en de Goudkust onder Guinea; Madeira en de Azoren onder de Portugese Atlantische eilanden; Dublin en Plymouth onder Groot-Brittannië; Gabon onder Angola en Berbice onder Suriname.

Activiteit:

KR = Kruiserschip, KV = Kaapvaart, RV = Retourvaart, SLH = Slavenhandel, TR-G = Transport van goederen, TR-P = Transport van passagiers, TR-S = Transport van soldaten.

In een aantal gevallen kwam het voor dat schepen die goederen transporteerden tegelijkertijd ook soldaten of passagiers meenamen. Deze combinaties worden aangegeven met een samenvoeging van de afkortingen, bijvoorbeeld TR-GS als een schip zowel goederen als soldaten vervoerde.

Diversen:

H = Gehuurd schip, K = Onderweg gekaapt, ZV = Zilvervloot.

Afdeling:

DE = Delft, DO = Dordrecht, R = Rotterdam.

SCHEEPSNAAM	VERTREKJAAR	BESTEMMING	ACTIVITEIT	DIVERSEN	AFDELING
Neptunus	1623	BRA			
Hasewint	1623	W-I			
Oragnienboom	1623	BRA			
Seejaeger	1623	BRA			
Dordrecht	1624	BRA	TR-S		DO
Oragnienboom	1624	BRA			
Utrecht	1624	BRA			R
David	1624	BRA	TR-S		
Zeepaert	1624	BRA	TR-S		
Vliegende Paert	1624	W-I			
Utrecht	1625	W-I			R
Neptunus	1626	CAR	KV		DE
Maagd van Dordrecht	1626	GUI			DO
Seejaeger	1626	GUI			
David	1626	CAR	KV		
Tijger	1627	BRA			R
Vliegende Tijger	1627	W-I			
Neptunus	1628	CAR	KV	ZV	DE
Dordrecht	1628	CAR	KV	ZV	DO
Utrecht	1628	CAR	KV	ZV	R
Tijger	1628	CAR	KV	ZV	R
Eendracht	1628	CAR	KV		
Valk	1628	PAE	KV		DE
Rotterdam	1628	PAE	KV		R
Dordrecht	1629	PAE	KV		DO
Tijger	1629	PAE	KV		R
Oragnienboom	1629	W-I			DO
Utrecht	1629	BRA			R
Roode Leeuw	1629	BRA	KV		
Goude Leeuw	1629	BRA			
Zwaan	1629	CAR			
Zalm	1629	CAR			
Delft	1630	BRA	TR-GS		DE
Rotterdam	1630	W-I			R
Erasmus	1630	GUI			R
Utrecht	1630	BRA	TR-S		R
Oragnienboom	1630	BRA	TR-S		
Goude Leeuw	1631	W-I			DE
Roode Leeuw	1631	BRA			
Delft	1632	BRA			DE
Maagd van Dordrecht	1632	W-I			DO
Tijger	1632	BRA			R
Faem	1632	BRA			R
Oragnienboom	1632	BRA		H	R
Rotterdam	1632	BRA – CAR			R
Goude Leeuw	1632	BRA – CAR			
Eendracht	1633	BRA			
Vliegende Sperwer	1634	BRA			DE
Sperwer	1634	BRA			DO
Dordrecht	1634	BRA	TR-S		DO
Maagd van Dordrecht	1634	BRA			DO
Erasmus	1634	BRA	TR-S		R
Vergulde Fortuyn	1634	BRA		H	R
Hasewint	1634	CAR	TH		R
Goude Leeuw	1634	BRA	TR-S		
Kroon	1634	BRA	TR-GS		

SCHEEPSNAAM	VERTREKJAAR	BESTEMMING	ACTIVITEIT	DIVERSEN	AFDELING
St. Pieter	1634	BRA	TR-G		
Goude Kroon	1634	BRA	TR-S		
Wapen van Delft	1635	BRA	TR-S		DE
Goude Leeuw	1635	BRA			DE
West-Vriesland	1635	BRA	TR-S		
Nassau	1635	BRA			
Jager	1635	BRA	KV		R
Maagd van Dordrecht	1636	BRA			DO
Leeuwin	1636	BRA			
Brand van Troye	1636	BRA	TR-GS		
Vliegend Hart	1636	BRA	TR-GS, KV	H	R
Engel Gabriël	1636	BRA	TR-GS		
Nassau	1636	BRA	TR-GS		
Alkmaar	1636	BRA	TR-GS		
Vliegend Hart	1637	BRA	TR-G	H	R
Vliegende Hert	1638	BRA		H	R
Tweede Hart	1638	W-I			
Tijger	1639	ANG – BRA			
Goude Leeuw	1639	W-I			DE
Prins Maurits	1639	BRA			R
Bruinvis	1639	BRA – GUI – BRA	SLH		
Wapen van Delft	1640	BRA – ELM – BRA	SLH		DE
Wapen van Dordrecht	1640	BRA – CAR	TR-G	H	DO
Wapen van Dordrecht	1640	BRA	TR-GP	H	DO
Jager	1640	BRA	TR-GS	H	R
St. Jacob	1640	BRA	TR-GP	H	R
Lieffde	1640	BRA	TR-GP	H	R
St. Pieter	1640	BRA – ELM – BRA	SLH		
Wapen van Delft	1641	BRA – ELM – BRA	SLH		DE
Kat	1642	ANG			DO
James	1642	GBR – BRA		H	R
Juffrouw Elysabet	1642	BRA	TR-GP	H	R
Bruinvis	1642	ANG – BRA	SLH	H	
Wapen van Dordrecht	1643	BRA – ANG – BRA	SLH		DO
Utrecht	1643	BRA – GUI - BRA	SLH		R
Kat	1643	BRA – ELM – BRA	SLH		
Bruinvis	1643	BRA – ANG – BRA	SLH		
Swaen	1644	ANG – BRA	SLH	H	
Oragnienboom	1645	W-I			DO
Huis te Merwe	1645	ANG – BRA	SLH		DO
Delft	1646	W-I			DE
St. Pieter	1646	GUI	RV		R
Gecroonde Liefde	1646	BRA	TR-G	H	R
Wapen van Delft	1647	BRA	TR-S		DE
Wapen van Dordrecht	1647	BRA	TR-S		DO
Prins Henrick te Paert	1647	BRA	TR-S	H	R
Oragnienboom	1647	CAR	TR-S	H	R
Swaen	1647	BRA	TR-S		
Gecroonde Liefde	1647	BRA	TR-S		
Moorshoofd van Rotterdam	1648	GBR – W-I	TR-G	H	DE
Vergulde Dolphijn	1650	BRA			
Hasewinthondt	1650	GUI			
Eenhoorn	1651	GUI			
Eendracht	1651	BRA			
Den Bergh	1651	BRA	TR-GS	H	R
Kater	1656	PAE – GUI – ANG	KV, SLH		DE

SCHEEPSNAAM	VERTREKJAAR	BESTEMMING	ACTIVITEIT	DIVERSEN	AFDELING
Faem	1658	GUI	SLH		
Eendracht	1659	GUI			DE
Faem	1659	GUI			
Goude Valk	1663	GUI		H	
Lieffde	1664	GUI – CUR	SLH		
Jongen Prins	1664	GUI			
Goude Valk	1664	GUI			
Jongen Prins Willem	1665	GUI – W-I	SLH		
Susanna	1667	GUI			
Goude Valk	1667	GUI			
[Onbekend] ¹⁹¹	1673	GUI			
Jonge Vogel Phenix	1675	GUI	RV		
Constantia	1675	ELM	RV		
Rotterdam	1675	SLK – CUR	SLH		
Jonge Vogel Phenix	1676	GUI	RV		
Rotterdam	1678	ELM	RV		
Koopman	1679	ANG – CUR	SLH		
Huijs Nassauw	1679	SLK – SUR	SLH		
Gideon	1680	GUI – SUR	SLH	H	
Rotterdam (1)	1680	ELM	RV		
Rotterdam (2)	1680	ELM – CUR	SLH		
Gideon	1681	ANG – SUR	SLH	H	
Huijs Nassauw	1682	GUI – CUR	SLH	H	
Wapen van Sevilien	1682	ELM	RV		
Stadt Rotterdam	1682	SLK – CUR	SLH		
Coninck Salomon	1683	ANG – CUR	SLH		
Jacob Mina	1683	ELM	RV		
Onklaar Ancker	1683	ELM	RV		
Stadt Rotterdam	1685	ELM	RV		
Gouden Arent	1686	ELM	RV		
Coninck Salomon	1686	SLK – SUR	SLH		
Gouden Arent	1687	ELM	RV		
Princes Henriëtta Albertina	1687	ELM	RV		
Hollandschen Tuijn	1687	SLK – CUR	SLH		
Morgenstarre	1688	ELM	RV		
Vliegende Paert	1688	ELM	RV		
Wapen Van Sevilien	1689	ELM	RV		
Cornelia	1689	ELM	RV	K	
Postillion	1690	ELM	RV		
St. Clara	1691	SLK – CUR	SLH		
Postillion	1692	ELM	RV		
St. Bartolomeus	1692	ELM	KR	K	
Croonvogel	1694	SLK – CUR	SLH		
Nachtegaal	1695	ELM	KR		
Eendraght	1696	ELM	RV		
Gideon	1698	ANG – SUR	SLH		
Nachtegaal	1698	ELM	RV		
Stad En Lande	1699	ELM	RV		
Wapen Van Holland	1700	SLK – CUR	SLH	H	
Wakende Kraan	1701	ELM	RV		
Wapen Van Holland	1702	SLK – SUR	SLH	H	
Wapen Van Holland	1704	ANG – CUR	SLH	H	
Wakende Kraan	1704	ELM – CUR	SLH		

¹⁹¹ Hoewel de scheepsnaam niet bekend is, is deze reis toch opgenomen omdat anders het foutieve beeld ontstaat dat De Maze van 1667 tot 1675 inactief was.

SCHEEPSNAAM	VERTREKJAAR	BESTEMMING	ACTIVITEIT	DIVERSEN	AFDELING
Stad Moscow	1705	SLK – CUR	SLH	H	
Vergulde Son	1707	SLK – CUR	SLH	H	
Honard	1710	SLK – CUR	SLH	H	
Apam	1711	ELM	RV		
Eendragt	1714	ELM	RV		
St. Andries	1715	SLK – SUR	SLH	H	
St. Andries	1717	GUI – SUR	SLH	H	
Nieuwe Post	1717	ANG – SUR	SLH		
Bon Avontura	1718	ELM	RV		
Guntersteijn	1718	SLK – SUR	SLH		
Nieuwe Hoop	1720	ELM	RV		
Guntersteijn	1720	SLK – SUR	SLH		
Delft	1721	ELM	RV		
Scheveningen	1721	ELM	RV		
Guntersteijn	1722	ANG – STE	SLH		
Jonge Alexander	1722	ELM	RV		
Steenhuijsen	1723	ANG – STE	SLH		
Jonge Alexander	1723	ELM	RV		
Delft	1723	ELM	RV		
Jonge Adriaan	1723	ELM	RV		
Piershil	1723	ELM	RV		
Acredam	1724	SLK – SUR	SLH		
Jonge Alexander	1725	ELM	RV		
Steenhuijsen	1725	SLK – SUR	SLH		
Delft	1726	ANG – STE	SLH		
Piershil	1726	ELM	RV		
Jonge Alexander	1727	ELM	RV		
Delft	1728	ELM	RV		
Jonge Alexander	1728	ELM	RV		
Steenhuijsen	1728	SLK – SUR	SLH		
Piershil	1730	ELM	RV		
Steenhuijsen	1730	SLK – SUR	SLH		
Delft	1732	ELM – SUR	SLH		
Piershil	1733	ELM	RV		
Steenhuijsen	1734	ELM – CUR	SLH		
Delft	1735	SLK – SUR	SLH		
Delft	1740	ELM	RV		

Bijlage 2

Bronvermelding dataset scheepvaart en handel van De Maze 1621-1740

Literatuur:

Henk den Heijer, Goud, Ivoor en Slaven: Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740 (Zutphen: Walburg Pers, 1997), 391-404. Ook digitaal raadpleegbaar via: Voyages of the WIC, 1674-1740 (Universiteit Leiden, 1997), DANS KNAW, <https://doi.org/10.17026/dans-2zc-zuk2>, geraadpleegd op 28-03-2019.

Joannes de Laet, *Iaerlijck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel I*, uitgegeven door de Linschoten Vereeniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1931), 9-10, 32-35, 131.

Joannes de Laet, *Iaerlijck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel II*, uitgegeven door de Linschoten Vereeniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1932), 35, 48, 57, 71, 83-84, 91, 103-104, 114-115, 153, 158.

Joannes de Laet, *Iaerlijck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel III*, uitgegeven door de Linschoten Vereeniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1934), 13, 45, 81, 84, 87-89, 117-118, 181, 197.

Joannes de Laet, *Iaerlijck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie: Deel IV*, uitgegeven door de Linschoten Vereeniging (Den Haag: Nijhoff Uitgeverij, 1937), 3, 25, 40, 71-72, 119, 201, 221, 255.

Nationaal Archief Den Haag (NA):

NA, Collectie Verspreide West-Indische Stukken toegang 1.05.06, inventarisnummer 971: Stukken van Curaçao ingekomen bij de Kamer van de Maze.

NA, Oude West-Indische Compagnie (OWIC) toegang 1.05.01.01, inv. 2A, f. 53-53v, gedateerd 21-4-1646: Resolutie Haags Besogne

NA, OWIC, inv. 3, f. 10-11, gedateerd 2-10-1647: Resolutie Haags Besogne.

NA, OWIC, inv. 4, f. 42-45: Resolutie Haags Besogne.

NA, OWIC, inv. 6, f. 71v-72, gedateerd 13-9-1665, f. 92, gedateerd 17-9-1663, f. 110v-111, gedateerd 23-4-1664: Resoluties Haags Besogne.

Stadsarchief Rotterdam (SAR):

SAR, Oud Notarieel Archief (ONA) toegang 18, inv. 62, f. 261: Testament van Edwert Moore opgemaakt in verband met het vertrek van het schip het Vliegende Paert van de WIC.

SAR, ONA, inv. 64, f. 42: Machtiging van Frans Jansz Granaetappel die op het schip de Seejaeger van de WIC naar Guinea vertrekt.

SAR, ONA, inv. 68, f. 299-300: Machtiging van Wouter Woutersz van Hasselt die met het schip Erasmus van de WIC naar Guinea vertrekt.

SAR, ONA, inv. 79, f. 1056-1057: Testament van Heynrick Huygensz opgemaakt in verband met het vertrek van het schip Orangienboom van de WIC naar West-Indië.

SAR, ONA, inv. 79, f. 1058: Testament van Jacob Fransz Starreman opgemaakt in verband met het vertrek van het schip de Tijger van de WIC naar West-Indië.

SAR, ONA, inv. 81, f. 247-248: Testament van Jan Haveton van Diepen opgemaakt in verband met het vertrek van het schip de Maechte van Dordrecht van de WIC naar Pernambuco in Brazilië.

SAR, ONA, inv. 86, f. 132-135: Bevrachtingsovereenkomst tussen Jacob Velthuysen, Rotterdamse WIC-bewindhebber, en Jan Aleweynsen, schipper van het schip 't Vliegent Hart.

SAR, ONA, inv. 86, f. 305-307: Bevrachtingsovereenkomst tussen Sarich Jansz Hairwijck, Adriaen van der Dussen en Jacob Velthuysen, alle drie Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Adriaen Aedriaensz Drooch, schipper van het schip de Jager.

SAR, ONA, inv. 86, f. 328-333: Bevrachtingsovereenkomst tussen Sarach Jansz Hairwyck en Jacob Velthuysen, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Cornelis Jansz Schellinger, schipper van het schip Sint Jacob.

SAR, ONA, inv. 86, f. 357-364: Bevrachtingsovereenkomst tussen Sebastiaen Francken, Dordtse WIC-bewindhebber, en Jacob Cornelisz van Oosthuysen, schipper van het schip het Wapen van Dordrecht.

SAR, ONA, inv. 86, f. 365-371: Bevrachtingsovereenkomst tussen Sarich Jansz Hairwijck en Jacob Velthuysen, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Meindert Jansz Schellinger, schipper van het schip de Lieffde.

SAR, ONA, inv. 86, f. 372-373: Aanvullende bevrachtingsovereenkomst tussen Sebastiaen Francken, Dordtse WIC-bewindhebber, en Jacob Cornelisz, schipper van het schip het Wapen van Dordrecht.

SAR, ONA, inv. 86, f. 404-409: Bevrachtingsovereenkomst tussen Jacob Velthuysen en Sarach Jansz Hayrijck, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Floris Jansz van der Graft, schipper van het schip Sint-Pieter.

SAR, ONA, inv. 86, f. 477-480: Bevrachtingsovereenkomst tussen Jacob Velthuysen en Adriaen van der Dussen, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Jacob Janssen van Touloop, schipper van het schip Jeems.

SAR, ONA, inv. 86, f. 489-492: Bevrachtingscontract tussen Harmanus van de Hagen, WIC-Dordrecht, Jacob Velthuysen, WIC-Rotterdam, en Joost van Lodesteyn, WIC-Delft, en Jacob Claessen Bruynninx van Hoorn, schipper van het schip de Bruynvisch.

SAR, ONA, inv. 86, f. 505-510: Bevrachtingsovereenkomst tussen Heynrick Willemsz Nobel, Willem Crijger en Jacob Velthuysen, alle drie Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Heynrick Pietersz Halffhooren, schipper van het schip Juffrouw Elysabet.

SAR, ONA, inv. 86, f. 596-599: Bevrachtingsovereenkomst van Alewijn Halewijn, WIC-Dordrecht, en Willem Krijger, WIC-Rotterdam, met Gerrit de Graeff, WIC-Delft, om het schip De Swaen te bevrachten.

SAR, ONA, inv. 87, f. 117-124: Bevrachtingsovereenkomst tussen Willem Crijger, Rotterdamse WIC-bewindhebber, en schipper Adriaen Jacobsz Muts, reder Bruyn van der Dussen en reder Leendert Pietersz Kruyt van het schip de Prins Henrick te Paert.

SAR, ONA, inv. 87, f. 126-131: Bevrachtingsovereenkomst tussen Willem Crijger, Henrick Nobel en Adriaen Hartman, alle drie Rotterdamse WIC-bewindhebbers, en Cornelis Pietersz Puyt, schipper van het schip de Oragnienboom.

SAR, ONA, inv. 87, f. 43-49: Bevrachtingsovereenkomst tussen Willem Crijger en Heynrick Nobel, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers en burgemeester Joost van Coulster om zijn schip de Gecroonde Liefde met vracht naar Pernambuco af te laten varen.

SAR, ONA, inv. 88, f. 710: Machtiging m.b.t. het salaris van Heynrick Jansz van Lubeck die op het schip de Maecht van Dordrecht van WIC-Dordrecht gezeild heeft

SAR, ONA, inv. 92, f. 622: Verklaring dat Adam Lambrechtsz op het schip de Maecht van Dordrecht in 1626 in dienst van de WIC naar Guinea is gevaren.

SAR, ONA, inv. 94, 327-332, 399: Verklaringen dat het schip het Vliegende Hert vanuit de Maas naar Pernambuco vertrok.

SAR, ONA, inv. 94, f. 477: Ondervraging op verzoek van WIC-bewindhebbers naar Jan Abrahamsz van Vijve, schipper op Den Tijger in dienst van de WIC.

SAR, ONA, inv. 97, f. 235-236: Transport van salaris van Thomas Gerritsz Doesburg die met het schip de Rotterdam van de WIC naar West-Indië vertrekt.

SAR, ONA, inv. 105, f. 32: Machtiging van Dirck Jansz van Rotterdam die op het schip de Utrecht van de WIC diende.

SAR, ONA, inv. 135, f. 347: Schuldbekentenis van Jan Jansz die in dienst van de WIC te Rotterdam met het schip Prins Maurits naar Pernambuco vertrekt.

SAR, ONA, inv. 136, f. 314: Machtiging van Ritsert Hauw van Londen die op het schip de Utrecht van de WIC heeft gediend.

SAR, ONA, inv. 137, f. 115-116: Machtiging van Jan Robbrechtsz die met het schip de Orangienboom van de WIC naar West-Indië vertrekt.

SAR, ONA, inv. 137, f. 408: Machtiging van Jan Henricksz van Rotterdam die op het schip de Goude Leeuw van WIC-Delft gediend heeft.

SAR, ONA, inv. 144, f. 361-363: Bevrachtingsovereenkomst tussen Jan Alewijns, schipper van het schip de Orangienboom en Jacob Velthuysen en Jan Roberts, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers.

SAR, ONA, inv. 151, f. 303: Verklaring van Sarach Hairwijck en Jacob Velthuysen, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers over het schip de Jager.

SAR, ONA, inv. 151, f. 1177-1179: Aanzegging dat de reders van het schip 't Vliegend Hert zich bij Sarach van Hairwijck en Jacob van Velthuysen, beide Rotterdamse WIC-bewindhebbers, aansluiten om het genoemde schip te verkopen.

SAR, ONA, inv. 159, f. 282: Testament van Willem Cornelisz Wiltshut die op het schip het Huis te Merwe in dienst van de WIC te Dordrecht naar Angola en Brazilië vertrekt.

SAR, ONA, inv. 163, f. 10: Machtiging van Jan Florissen die op het schip de Tijger van de WIC van de kust van Brazilië is teruggekeerd.

SAR, ONA, inv. 167, f. 101-103: Aanzegging dat het schip Hasewint met een lading tabak van Sint Christoffel in West-Indië is gearriveerd.

SAR, ONA, inv. 167, f. 129-130: Verklaring dat het schip de Jager op weg naar Brazilië Brazielhout op "de Spaensche Prinse" veroverd heeft.

SAR, ONA, inv. 167, f. 159-161: Verklaring dat het schip de Gouden Leeuw op rekening van WIC-Delft vanuit Brazilië terug is gekomen.

SAR, ONA, inv. 176, f. 110: Schuldbekentenis van Jan Veranneman die in dienst van de WIC te Dordrecht met het schip de Cat naar Angola vertrekt.

SAR, ONA, inv. 183, f. 379: Machtigingen van Jan Fredericxs en Pieter Jansz van der Goude die op het jacht de Vliegende Tijger van de WIC naar West-Indië zijn gevaren.

SAR, ONA, inv. 194, f. 298-300: Verklaring dat het schip de Vergulde Fortuyn in dienst van de WIC naar Pernambuco in Brazilië en teruggevaren is.

SAR, ONA, inv. 206, f. 463-464: Testament van Jacob Stevensz opgemaakt in verband met het vertrek van het schip de Oragnienboom in dienst van de WIC te Dordrecht vanuit Dordrecht naar West-Indië.

SAR, ONA, inv. 262, f. 534-535: Bevrachtingsovereenkomst tussen Joost Adriaense Coulster, oud-burgemeester van Rotterdam, en Gillis Silvester, koopman te Amsterdam, voor bevrachting van het schip het Wapen van Dordrecht in dienst van de WIC.

SAR, ONA, inv. 289, f. 112: Verklaring dat het schip het Tweede Hart in 1637 voor de WIC naar West-Indië is vertrokken.

SAR, ONA, inv. 327, f. 231-232: Verklaring dat het schip de Faem in 1632 is uitgevaren naar Recife in Brazilië.

SAR, ONA, inv. 339, f. 247: Schuldbekentenis van Jacob Adamsz van Rotterdam die met het schip De Eenhoorn van Delfshaven naar Guinea vertrekt.

SAR, ONA, inv. 370, f. 319-320: Verkoop van een aandeel in het schip Susanna dat in dienst van de WIC-kamer De Maze naar Guinea en Angola is vertrokken.

SAR, ONA, inv. 394, f. 489-491: Verklaring van Eduard Roelantsz Goutsmith over het schip de Kater van de WIC te Delft.

SAR, ONA, inv. 496, f. 163-164: Bevrachtingsovereenkomst tussen Willem Crijger, Rotterdamse WIC-bewindhebber, en Franchoys van den Berge, schipper van het schip Den Berghe.

SAR, ONA, inv. 500, f. 246: Bevrachtingsovereenkomst tussen Cornelis Sijmonsz, koopman te Rotterdam, en Pieter Revertsz van der Swiep, schipper van Het Moorshoofd van Rotterdam, om het schip te bevrachten onder verantwoordelijkheid van de WIC-afdeling Delft.

SAR, ONA, inv. 622, f. 85-87: Machtiging van Dielof Cornelissen in verband met het vertrek van het schip de Vergulde Dolphijn in dienst van de WIC vanuit Hellevoetsluis naar Brazilië.

SAR, ONA, inv. 669, f. 33: Verklaring van Huijbregt van Gageldonck die als koopman op het schip De Hasewinthondt gevaren heeft.

SAR, ONA, inv. 674, f. 302-303: Verklaring van Aerien Molevelt en Cornelis Louwers over het schip de Faem op slavenreis naar Guinea.

SAR, ONA, inv. 719, f. 229: Machtiging van Jacob Adamsen van Rotterdam die in 1663 op het schip de Goude Valck in dienst van de WIC-kamer De Maze naar La Rochelle, Guinea, gevaren is.

SAR, ONA, inv. 919, f. 272: Testament van Willem Pouwelse die in dienst van de WIC-kamer De Maze op het schip De Jonge Prins naar Guinea vaart.

SAR, ONA, inv. 920, f. 79: Testament van Pieter Fransz Dorrenboom in verband met het vertrek van het schip de Gouden Valck die in dienst van de WIC naar Guinea vertrekt.

SAR, ONA, inv. 3837, f. 127-128: Machtiging van Tielman Claesz van Haerlem die met het schip de Gulde Leeuw in dienst van de WIC te Delft naar West-Indië vertrekt.

SAR, ONA, inv. 3840, f. 264-267: Diverse akten waarin Cornelis Arentsz Coppert de Jonge in verband met zijn vertrek naar Brazilië op het WIC-schip De Eendracht vorderingen doet op personen uit onder andere Delft en Vlaardingen.

SAR, ONA, inv. 3842, f. 60-61: Schuldbekentenis van Casper Haeckenbergh die met het schip De Delft in dienst van de WIC naar West-Indië vertrekt.

SAR, ONA, inv. 3843, f. 289-290: Schuldbekentenis van Heijndrick Gerritsz van Zwol die in dienst van de WIC te Delft met het schip de Eendracht naar de kust van Guinea vertrok.

SAR, ONA, inv. 3845, f. 508-513: Testament van Laurens Chatvelt opgemaakt in verband met het vertrek van het schip de Faem in dienst van de WIC naar de kust van Guinea.

SAR, ONA, inv. 3846, f. 810-815: Testament van Boudewijn Claesz Roos die in dienst van de WIC-kamer Rotterdam naar Guinea vertrekt.

Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD):

“Bruinvis,” Voyage ID 11273, Slave Voyages, TSTD,
<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, geraadpleegd op 28-03-2019.

“Bruinvis,” ID 11335, TSTD.

“Kat,” ID 11254, TSTD.

“S Pieter,” ID 11276, TSTD.

“Utrecht,” ID 11249, TSTD.

“Utrecht,” ID 11314, TSTD.

“Wapen van Delft,” ID 11264, TSTD.

“Wapen van Delft,” ID 11268, TSTD.

“Wapen van Dort,” ID 11332, TSTD.