

De slavenhandel van de MCC

Sterfte aan boord van slavenschepen nader onderzocht

Bachelorscriptie

Student: Max Bosschaart (s4482735)

Begeleider: Christiaan van Bochove

Tweede lezer: Angélique Janssens

15-6-2015



Vier slavenschepen van de MCC, te weten de snauwschepen *Vigilantie*, *Eenigheid*, *Nieuwe Hoop* en *Jonge Willem*. Schilderij van Engel Hoogerheyden, circa 1778, Collectie gemeente Middelburg.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Inleiding	2
Status Quaestionis.....	5
H1: Variabelen en bron	10
1.1 Welke variabelen hebben invloed op sterfte voor en tijdens de overtocht?	10
1.2 Verantwoording van bron: MCC archief en Trans-Atlantic Slave Trade Database	14
1.3 Beperkingen en mogelijkheden van bron voor onderzoek	18
1.4 Bronnenkritiek.....	19
H2: De Nederlandse slavenhandel en de MCC.....	21
2.1 De Nederlandse slavenhandel.....	21
2.2 De organisatie- en bedrijfsstructuur van de MCC	23
2.3 De goederen- en slavenhandel van de MCC	24
H3: Kwantitatieve analyse.....	26
3.1 Verantwoording methode/aanpak.....	26
3.2 Empirische resultaten.....	27
3.2.1 Regio van oorsprong en sterfte.....	27
3.2.2 Dichtheid en sterfte.....	29
3.2.3 Tijd en sterfte	32
3.2.4 Genderverhouding (man-, vrouw-, kind-verhouding) en sterfte	34
H4: Conclusie	36
Bibliografie	38
Bron (omgezet SPSS bestand)	38
Websites	38
Literatuur	39
Bijlagen	43
Kaarten	43
Kaart 1: West-Indische paskaart van Hendrick Doncker	43
Kaart 2: Uitsnede van Boven- en Westkust.....	44
Kaart 3: Uitsnede van centraal West-Afrikaanse kust.....	45
Kaart 4: Uitsnede van handelsregio in Zuid-Amerika.....	46

Inleiding

Vanaf de zestiende eeuw tot de tweede helft van de negentiende eeuw werden meer dan twaalf miljoen slaven 'onvrijwillig' getransporteerd naar Amerika. Een onvoorstelbaar groot aantal waarover onderzoekers zich vandaag de dag nog steeds buigen. Hedendaags onderzoek naar de slavenhandel richt zich niet alleen meer op de omvang van de slavenhandel, maar kijkt bijvoorbeeld ook naar de impact van de slavenhandel op de huidige ontwikkeling van Afrikaanse landen.¹ Toch blijft veel onderzoek naar slavenhandel zich richten op het kwantificeren van de omvang. Al deze pogingen van wetenschappers om data over de slavenhandel te verzamelen, leidden uiteindelijk tot de vorming van de Trans-Atlantic Slave Trade Database in 1999. Hierin is informatie terug te vinden voor 35.000 slavenreizen.² Deze database is bruikbaar voor onderzoek naar Europese slavenschepen, omdat er veel gegevens beschikbaar zijn voor Engelse, Franse en Nederlandse schepen.³ De Nederlandse compagnieën die zich bezighielden met de slavenhandel waren de West-Indische Compagnie (WIC) en de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC).⁴

Het grootste verschil tussen beiden is dat de WIC in de periode dat de MCC opkwam, al in verval was. De WIC vormde dan ook geen grote tegenspeler en moest op een gegeven moment zelfs het monopolie op de slavenhandel loslaten, waardoor de MCC en derden de ruimte kregen. Een ander opvallend verschil is de volledigheid van de beschikbare gegevens. Waar de data van de WIC maar deels het reisverloop weergeven, beschikt de MCC over veel gedetailleerde informatie over reisverloop, tonnage en de plaats waar slaven werden ingekocht. Voor een onderzoek naar de sterfte onder slaven en bemanningsleden biedt het MCC archief dan ook een grote hoeveelheid informatie. Het is dan ook mogelijk om met de gegevens die beschikbaar zijn in de Trans-Atlantic Slave Trade Database, een kwantitatieve analyse te doen naar de sterfte.

Wat opvalt aan de literatuur over de MCC is dat deze zich tot nu toe richt op slechts één variabele (factor). Voor de MCC is er alleen nog onderzoek gedaan naar de relatie tussen het

¹ Nathan Nunn, 'The Long-Term Effect of Africa's Slave Trades', in: *The Quarterly Journal of Economics* 123:1 (2008), 139-176, alhier 139.

² David Eltis, 'Construction of the Trans-Atlantic Slave Trade Database: Sources and Methods', *Trans-Atlantic Slave Trade Database* <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-02.faces>> [geraadpleegd op 04-05-15].

³ David Eltis, 'Construction of the Trans-Atlantic Slave Trade Database: Sources and Methods', *Trans-Atlantic Slave Trade Database* <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-02.faces>> [geraadpleegd op 04-05-15].

⁴ De WIC was een in 1621 opgerichte compagnie, die van de Staten-Generaal het monopolie had verkregen op de Atlantische handel. Deze compagnie hield zich vooral in het begin bezig met de kaapvaart en ontplooiëde nauwelijks handelsactiviteiten. Pas later ontwikkelde de WIC zich tot de grootste Nederlandse slavenreder, dit was echter een aflopende zaak, gezien de afnemende winstgevendheid en toenemende Nederlandse concurrentie. Een van die concurrenten die toen opkwam, was de MCC. De MCC was een in 1720/21 opgericht bedrijf dat zich in de periode 1720-1802 bezighield met de goederenhandel, slavenhandel en kaapvaart. Ruud Paesie, *Geschiedenis van de MCC* (Zutphen, 2014), 17-29.

aantal slaven en de dichtheid van het schip.⁵ Er blijven dus nog veel variabelen over die nog niet meegenomen zijn in kwantitatief onderzoek. Reden dus om deze variabelen in kaart te gaan brengen en te kijken of er opmerkelijkheden zijn waar te nemen. In deze scriptie zal de nadruk liggen op de periode 1730 tot 1802, de periode waarin de MCC haar slavenreizen uitreedde.⁶ Het gebied waar dit onderzoek zich op zal richten, is het gebied tussen de West-Afrikaanse- en Zuid-Amerikaanse kust. Dit vormt immers het gebied waar de slavenhandel van de MCC en WIC zich afspeelde.⁷ De vraagstelling die centraal staat, is: 'In hoeverre hebben variabelen zoals regio van oorsprong, dichtheid, tijd en genderverhoudingen invloed gehad op de sterftcijfers aan boord van slavenschepen van de MCC.'

De variabelen en de invalshoek die gehanteerd worden in dit onderzoek komen overeen met de door Richard Steckel en Richard Jensen gebruikte variabelen.⁸ Steckel en Jensen stellen dat nieuw onderzoek naar de sterfte onder slaven zich zou moeten richten op vragen die de relatie tussen sterfte voor en tijdens de reis onderzoeken.⁹ Deze combinatie biedt mogelijk nieuwe inzichten in de variabelen die invloed hebben gehad op de mortaliteit onder slaven en bemanningsleden. Andere auteurs die gelijksoortige variabelen gebruiken, zijn P.C. Emmer, Johannes Postma, Priester, Nicolas Duquette en David Richardson en Simon Hogerzeil.¹⁰

In het navolgende zal allereerst de literatuur (Status Quaestionis) besproken worden. Vervolgens zal er in hoofdstuk 1 een overzicht gegeven worden van de variabelen/factoren die invloed hebben op de sterfte en de mogelijkheden/beperkingen van de Trans Atlantic Slave Trade Database. In hoofdstuk 2 worden de Nederlandse slavenhandel en de MCC besproken, waarna in hoofdstuk 3 met behulp van de variabelen uit hoofdstuk 1 een kwantitatieve analyse wordt gedaan naar de mortaliteit voor en tijdens de overtocht. Deze analyse zal zich baseren op gegevens uit de Trans-Atlantic Slave Trade Database die overgezet zijn in een Excel-bestand. De methode die de onderzoeker gebruikt, zijn voornamelijk kwantificerend van aard. Met behulp

⁵ Een wetenschapper die zich hiermee heeft beziggehouden is: Nicolas L. Duquette, 'Revealing the Relationship Between Ship Crowding and Slave Mortality', in: *The Journal of Economic History* 74:2 (2014), 535-552, alhier 535-537.

⁶ In deze tijd vindt de internationale slavenhandel eveneens haar hoogtepunt, al heeft de MCC daar niet al te lang van kunnen profiteren, doordat zij in 1802 als gevolg van toenemende concurrentie en buitenlandse inmenging genoodzaakt was om te stoppen. Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 91-99.

⁷ Zie bijlagen kaart 1 voor een overzichtskaart van handelsgebied van de MCC.

⁸ Richard H. Steckel en Richard A. Jensen, 'Determinants of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade', NBER Cambridge MA Working Paper, 1985, 28-29.

⁹ Steckel en Jensen, 'Determinants', 59.

¹⁰ Johannes Postma, *The Atlantic Slave Trade* (Gainesville, 2005); Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge, 2008); P.C. Emmer, *The Dutch slave trade 1500-1850* (New York-Oxford, 2006); Laurens R. Priester, *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1596-1863* (Rotterdam, 1986); Nicolas L. Duquette, 'Revealing the Relationship Between Ship Crowding and Slave Mortality', in: *The Journal of Economic History* 74:2 (2014), 535-552, alhier 535-537; David Richardson en Simon J. Hogerzeil, 'Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade, 1751-1797', in: *Journal of Economic History* 67:1 (2007), 160-190, alhier 160-190.

van statistische gegevens tracht de onderzoeker de invloed van de verschillende variabelen in kaart te brengen. Ten slotte zal geprobeerd worden om op basis van deze gegevens en secundaire literatuur tot een synthese te komen tussen wat de literatuur stelt en de eigen analyse.

Status Quaestionis

De slavenhandel is nog steeds een veelbesproken en bediscussieerd onderwerp. Dit blijkt alleen al uit de publicatie van Nathan Nunn, die een verband zag tussen de slavenhandel in West-Afrika en de huidige onderontwikkeling van deze gebieden.¹¹ Wat opvalt aan de meeste publicaties die gaan over mortaliteit onder slaven en bemanningsleden was dat deze tot de eeuwwisseling vooral gericht zijn op de Engelse, Franse en Noord-Amerikaanse slavenhandel. Pas rond de tweede helft van de twintigste eeuw ontstond er langzaamaan meer aandacht voor de Nederlandse betrokkenheid bij de Trans-Atlantische slavenhandel. In onderstaande zullen de verschillende onderzoeksgebieden binnen de historiografie naar de slavenhandel beschreven worden, dit zijn: cijfers/omvang (ook wel kwantificeren), impact van de slavenhandel op Afrikaanse- en overzeese gebieden en sterfte tijdens en voor de reis.

De meest bekende persoon die zich met het kwantificeren van de slavenhandel heeft beziggehouden en aan de basis staat van de Trans-Atlantic Slave Trade Database was, Philip Curtin, die allerlei kwantitatief onderzoek naar de omvang van de slavernij samenvoegde in zijn standaardwerk *The Atlantic slave trade: a census*.¹² Onderzoekers probeerden in de jaren zestig en zeventig vooral greep te krijgen op de data die al beschikbaar was over de slavenhandel. In de jaren '70, '80 en '90 zette dit onderzoek zich voort met als uitkomst de door David Richardson en David Eltis opgerichte *Trans-Atlantic Slave Trade Database* in 1999, die vandaag de dag nog steeds wordt aangepast. In deze database zijn allerlei gegevens op te vragen die betrekking hebben op de slavenhandel. In de databank van de slavenreizen is de volgende informatie te vinden, onder andere informatie over het schip, land en de eigenaar, de uitkomst van de reis, het reisverloop, reisdata, de kapitein en de bemanning, de slaven (aantallen/sterfte), de karakteristieken van de slaven (man/vrouw etc.) en ten slotte de bron waaruit de informatie afkomstig is.

Bekende wetenschappers die zich na Curtin hebben beziggehouden met het kwantificeren van de slavenhandel waren onder andere Herbert Klein, Joseph Inikori, David Eltis,

¹¹ Leidende onderzoekers op dit onderzoeksgebied zijn: Nathan Nunn en Angus Darymple Smith. Nathan Nunn vindt in zijn onderzoek een negatieve relatie tussen het aantal slaven dat werd geëxporteerd en de huidige economische ontwikkeling van dat land. Nathan Nunn, 'The Long-Term Effect', 139.

Angus Darymple Smith, PHD aan Wageningen University, houdt zich bezig met een vrij nieuw onderzoeksterrein, namelijk: de invloed van de Trans-Atlantische slavenhandel op de ontwikkeling van de Afrikaanse voedselvoorziening. Hij pleit in zijn paper voor een herziening van het idee dat de slavenhandel invloed heeft gehad op de ontwikkeling van commerciële landbouw in West-Afrika. Uit zijn onderzoek naar Engelse, Franse, Nederlandse en Deense schepen blijkt dat het grootste deel van de meest voedzame producten uit Europa zelf kwam en niet uit Afrika. Dit heeft verstrekende gevolgen voor hoe er gekeken wordt naar de economische effecten van de Trans-Atlantische slavenhandel. Angus Darymple Smith en Ewout Frankema, 'Slave Ship Provisioning, c. 1680-1780, Did the Atlantic Trade Boost West African Agriculture?', Wageningen University Working paper, 2015, 18.

¹² Philip Curtin, *The Atlantic slave trade: a census* (Madison, 1969), 15-19.

Paul Lovejoy en David Richardson. Deze auteurs hebben een bijdrage geleverd aan het onderzoek naar de omvang van de slavenhandel, door de gegevens telkens bij te stellen. Een voorbeeld hiervan was de bijstelling van David Richardson in 1989. Richardson kwam op een grotere omvang van de Britse, Franse en Noord-Amerikaanse slavenhandel dan eerdere onderzoekers.¹³ Deze waarneming ondersteunde eens te meer dat het onderzoek naar de omvang van de slavenhandel nooit definitief is en telkens aan herzieningen onderhevig zal zijn.¹⁴

De eerste Nederlandse wetenschappelijke publicatie die zich richtte op het kwantificeren en beschrijven van de vroege Nederlandse slavenhandel was een artikel van W.S. Unger in 1956.¹⁵ Niet veel later publiceerde dezelfde auteur een werk over de achttiende-eeuwse activiteiten van de Middelburgsche Commercie Compagnie. In dit werk besteedde Unger aandacht aan zowel kwantitatieve (omvang) als het kwalitatieve aspect (hoe werden slaven behandeld/hoe waren de omstandigheden).¹⁶ Onderzoekers in de jaren '70 en '80 die zich eveneens bezighielden met de Nederlandse slavenhandel zijn onder andere de Nederlandse historicus Pieter Emmer en de Amerikaanse historicus Johannes Postma. Het onderzoeksterrein waar deze historici zich mee bezighielden, was het in kaart brengen (kwantificeren) en beschrijven van de Nederlandse slavenhandel.¹⁷ Deze historici vormden een uitzondering in deze periode, waarin nog erg weinig auteurs zich bezighielden met onderzoek naar de Nederlandse slavenhandel en in het bijzonder die van de Middelburgsche Commercie Compagnie. De meeste wetenschappers richtten zich in hun onderzoek naar de slavenhandel vooral op niet-Nederlandse gegevens. Hier komt pas verandering in na de eeuwwisseling.¹⁸

Het onderzoeksgebied waar in de jaren tachtig meer aandacht voor kwam, was sterfte op de slavenschepen. Dit is tevens het deelaspect waarop dit onderzoek zich zal richten. Bekende wetenschapper die onderzoek doen naar sterfte zijn: David Richardson, Raymond Cohn, Richard Jensen, Richard Steckel, Paul Lovejoy en Robin Law.¹⁹ Deze wetenschappers staan met hun

¹³ David Richardson, 'Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution', in: *Journal of African History* 30:1 (1989), 1-22, alhier 1-4.

¹⁴ Johannes Postma, 'A reassessment of the Dutch Atlantic Slave Trade', in Johannes Postma and Victor Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce; Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, 5, (Leiden, 2003), 115-138, alhier 138.

¹⁵ W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel I: Beknopt overzicht van de Nederlandse slavenhandel in het algemeen', in: *Economisch Historisch Jaarboek* 26 (1956), 1-174.

¹⁶ W.S. Unger, *Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II : De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie, 1732-1808* (Den Haag, 1961).

¹⁷ Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge, 2008); P.C. Emmer, *The Dutch slave trade 1500-1850* (New York-Oxford, 2006).

¹⁸ Postma, 'A reassessment', 116.

¹⁹ Steckel en Jensen, 'Determinants', 29; Raymond L. Cohn en Richard A. Jensen, 'The determinants of slave mortality rates on the middle passage', in: *Explorations in Economic History* 19:3 (1982), 269-282, alhier 281-282; David Richardson, 'The Cost of Survival: The Transport of Slaves in the Middle Passage and the profitability of the 18th- Century British Slave Trade', in: *Explorations in Economic History* 24:1 (1987), 178-196, alhier 179-

kwantitatief/econometrisch onderzoek aan de basis van het onderzoek naar de mortaliteit op slavenscheppen voor en tijdens de overtocht. In het bijzonder het artikel van Richard Steckel en Richard Jensen onderscheidde zich door te kijken naar de variabelen (zoals: regio, slaven per tonnage, seizoen, tijd en geslachtsverschillen) die invloed hebben op de sterfte tijdens het inschepen en de reis zelf.²⁰ Steckel en Jensen stellen dat nieuw onderzoek naar de sterfte onder slaven zich zou moeten richten op vragen die de relatie tussen gezondheid voor vertrek en sterfte tijdens de reis onderzoeken. Hiermee bedoelden Steckel en Jensen dat er ook gekeken moet worden naar bijvoorbeeld de invloed van proviandering op sterfte onder slaven. Deze aanpak is uniek te noemen, omdat er voor het eerst meer vanuit Afrika zelf wordt gekeken naar de factoren die sterfte beïnvloeden. Andere auteurs die een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve methoden gebruikten bij het verklaren van de mortaliteit zijn L. Priester, P.C. Emmer en Henk Den Heijer. Deze wetenschappers trachtten via ooggetuigenverslagen en archief materiaal te achterhalen hoe de omstandigheden in Afrika zelf en op de schepen waren.²¹ Priester laat in zijn artikel zien dat slaven niet beter werden behandeld, zoals Unger beweerde. Emmer sluit hierbij aan en gaf in zijn werk een overzicht van de periode aan de West-Afrikaanse kust. Een bepalende factor voor de sterfte was volgens Emmer de snelheid waarmee slaven werden gekocht.²²

Pas na 2000 kwam er nieuw onderzoek op gang naar de mortaliteit bij de Nederlandse- en Trans-Atlantische slavenhandel. Dit heeft mogelijk te maken met de oprichting van de *Trans-Atlantic Slave Trade Database* die onderzoek naar de slavenhandel toegankelijker maakte. Op het gebied van de Trans-Atlantische slavenhandel zijn onder andere David Eltis, Stephen Behrendt, Herbert Klein, Stanley Engerman en Ralph Schlomowitz toonaangevende wetenschappers. Van Klein, Engerman en Schlomowitz verscheen dan ook een artikel in 2001, dat stelt dat de focus op de mortaliteit tijdens de overtocht (*Middle Passage*) misleidend is, wanneer we de algehele demografische gevolgen van de slavenhandel willen begrijpen.²³ Wat volgens deze wetenschappers nog ontbrak in het onderzoek naar de sterfte onder slaven was kennis van het verwervingsproces in Afrika zelf.²⁴ Van Klein pleitte er net zoals Haines, McDonald en

180; Robin Law, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on African Society* (New York, 1991), 123-133.

²⁰ Steckel en Jensen, 'Determinants', 10.

²¹ Priester, *De Nederlandse houding*, 8-21; Henk Den Heijer, 'Oratie den Heijer', *Het slavenschip* <<http://media.leidenuniv.nl/legacy/oratie-den-heijer-110411.pdf>> [geraadpleegd op 20-02-15]; P.C. Emmer, *The Dutch slave trade 1500-1850* (New York-Oxford, 2006).

²² Emmer, *The Dutch*, 48-51.

²³ Herbert S. Klein, Stanley L. Engerman, Robin Haines en Ralph Schlomowitz, 'Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective', in: *William & Mary Quarterly* 58:1 (2001), 93-118, alhier 95.

²⁴ Klein en Engerman, 'Transoceanic', 105.

Schlomowitz voor dat er meer aandacht komt voor de factoren (*land-based processes*) die in Afrika zelf een rol speelden bij de mortaliteit onder slaven.²⁵

Opvallend aan de periode 2000-2010 was dat er op zowel nationaal als internationaal meer belangstelling kwam voor de MCC en haar betrokkenheid bij de Trans-Atlantische slavenhandel. Dit blijkt onder andere uit het werk van Corrie Reinders-Folmer van Prooijen en Ruud Paesie, die beiden uitgebreid onderzoek hebben gedaan naar de MCC.²⁶ Op internationaal niveau onderscheidde het kwantitatieve/econometrische werk van Nicolas Duquette zich, door zich uit te spreken over missende gegevens in de Trans-Atlantic Slave Trade Database. Duquette toonde aan dat studies, die geen positieve relatie vinden tussen de dichtheid van slavenschepen en de sterfte tijdens de overtocht, zich baseerden op incomplete gegevens. Duquette pleitte er dan ook voor corrigerende formules (multivariabele regressie), die de missende gegevens over het reisverloop aanvullen/corrigeren. Door deze formules te gebruiken is het mogelijk om de relatie tussen de dichtheid en sterfte onder slaven aan te tonen.²⁷ Een geheel ander werk dat in 2007 verscheen, was het werk van David Richardson en Simon Hogerzeil, die gebruik maakten van Nederlandse gegevens bij hun onderzoek. Hun artikel onderscheidde zich door zich te baseren op 39 slavenreizen van de MCC. Het werk van deze auteurs maakte gebruik van zowel een kwantitatieve als kwalitatieve analyse om de relatie tussen 'slave purchasing strategies' en sterfte te verklaren. Via deze analyse, die niet alleen de Middle Passage omvatte, probeerden zij meer grip te krijgen op factoren die invloed hadden op de samenstelling en mortaliteit van de slaven.²⁸ Een Nederlandse onderzoeker die verder ging en meer keek naar de beweegredenen van de MCC om te gaan handelen op de Bovenkust (*Windward Coast*) is Jelmer Vos.²⁹ In zijn werk nuanceerde Vos de door Richardson en Hogerzeil geïntroduceerde invalshoek – die van de 'slave purchasing strategies'.³⁰ Vos keek in tegenstelling tot de andere auteurs, die zich hoofdzakelijk op kwantitatieve gegevens baseerden, ook naar kwalitatieve gegevens die invloed hebben gehad op de keuzes van de MCC om hier te gaan handelen. Vos wilde met zijn onderzoek een meer 'Afrocentric explanation' geven voor de regionale verschillen in de handel van de MCC. Zijn

²⁵ Robin Haines, John McDonald en Ralph Schlomowitz, 'Mortality and Voyage Length in the Middle Passage Revisited', in: *Explorations in Economic History* 38:1 (2001), 503-533, alhier 528-529.

²⁶ Corrie Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel: de Middelburgse Commercie Compagnie 1720-1755* (Middelburg, 2000); Ruud Paesie, *Geschiedenis van de MCC* (Zutphen, 2014).

²⁷ Duquette, 'Revealing the Relationship', 535-537.

²⁸ Richardson en Hogerzeil, 'Slave Purchasing', 160-161.

²⁹ Jelmer Vos, 'The Slave Trade from the Windward Coast: The Case of the Dutch, 1740-1805', in: *African Economic History* 38:1 (2010), 29-51.

³⁰ Een auteur die hierbij aansluit en al eerder pleitte voor meer onderzoek naar de sterfte voor de Middle Passage is Joseph Miller. Joseph Miller, 'Mortality in het Atlantic Slave Trade: Statistical Evidence on Causality', in: *The Journal of Interdisciplinary History* 11:3 (Winter, 1981), 385-423, alhier 385-386.

artikel is uniek te noemen, omdat hij een van de weinige wetenschappers is die dit voor de MCC heeft beschreven.³¹

Een beperking aan de huidige studies is dat er maar een beperkt aantal slavenreizen van de MCC worden gebruikt bij de analyse. Daarnaast beperkt het tot nu toe gedane onderzoek zich tot enkele variabelen, zoals de relatie tussen dichtheid van het schip en sterfte. Het is dan ook nodig dat er nieuw onderzoek komt om naar meerdere variabelen tegelijkertijd te kijken. In dit onderzoek zal getracht worden om van 114 slavenreizen van de MCC uit te zoeken wat voor invloed variabelen, zoals regio van oorsprong, dichtheid, tijd en genderverhoudingen hebben op de sterfte onder slaven en bemanningsleden.

³¹ Vos, 'The Slave Trade', 42.

H1: Variabelen en bron

1.1 Welke variabelen hebben invloed op sterfte voor en tijdens de overtocht?

Variabelen of factoren die invloed hadden op de sterfte voor- en tijdens de overtocht zijn regio van oorsprong, het aantal slaven per tonnage, het seizoen en de tijd volgens Richard Steckel en Richard Jensen.³² Op basis van de door Steckel en Jensen en andere wetenschappers gebruikte variabelen zal getracht worden een theoretisch kader te vormen dat gebruikt kan worden bij de kwantitatieve analyse.

De eerste variabele, regio van oorsprong, heeft invloed op de sterfte tijdens de ladingfase, doordat de bemanning en slaven met verschillende ziekteverwekkers in aanraking kwamen waartegen ze wel of niet bestand waren. Van belang hierbij was of een schip dichtbij de kust lag en of de bemanning aan land moest gaan.³³ Wanneer de bemanning aan land moest, bestond er een hogere kans om ziektes e.d. op te lopen dan wanneer de bemanning gewoon aan boord bleef. Voor de bemanning was de Afrikaanse kust dus het gevaarlijkste onderdeel van de reis.³⁴ Toch blijft het lastig om vast te stellen of er bepaalde verschillen bestonden in sterfte tussen regio's. Dit komt vooral doordat er vrij weinig informatie is over de regionale factoren die de mortaliteit beïnvloed hebben.³⁵ Iets wat wel van invloed is op het verdere reisverloop en waar redelijk wat informatie over bekend is, is de ligging van de regio/plaats van waaruit de schepen vertrokken.³⁶ Lag deze bijvoorbeeld in Guinea³⁷, waar een sterke westenwind en stroming aanwezig was, dan moest er nog een heel stuk afgereisd worden naar het zuiden, voordat men de oostenwind te pakken kreeg die nodig was om de oceaan over te steken.³⁸ Deze 'verlenging' van het aantal reisdagen had ook zijn invloed op de sterfte. Zo blijkt er een groot verschil te zijn in sterfte tussen schepen uit Guinea en Loango volgens Postma.³⁹

Een andere variabele die 'mogelijk' invloed had op de sterfte is het aantal slaven per tonnage, oftewel de dichtheid van het schip. Het dicht op elkaar zitten van de slaven zou mogelijkwerwijs bijgedragen kunnen hebben aan het uitbreken van verschillende besmettelijke ziektes, die vaak gastro-intestinaal gerelateerd zijn.⁴⁰ De sterfte van de bemanning zou volgens

³² Steckel en Jensen, 'Determinants', 10-29.

³³ Ibidem, 10-29.

³⁴ Postma, *The Atlantic*, 47.

³⁵ Steckel en Jensen, 'Determinants', 28-29.

³⁶ Bernhard Bailyn, 'Considering the Slave Trade: History and Memory', in: *The William and Mary Quarterly* 58:1 (2001), 245-252, 246.

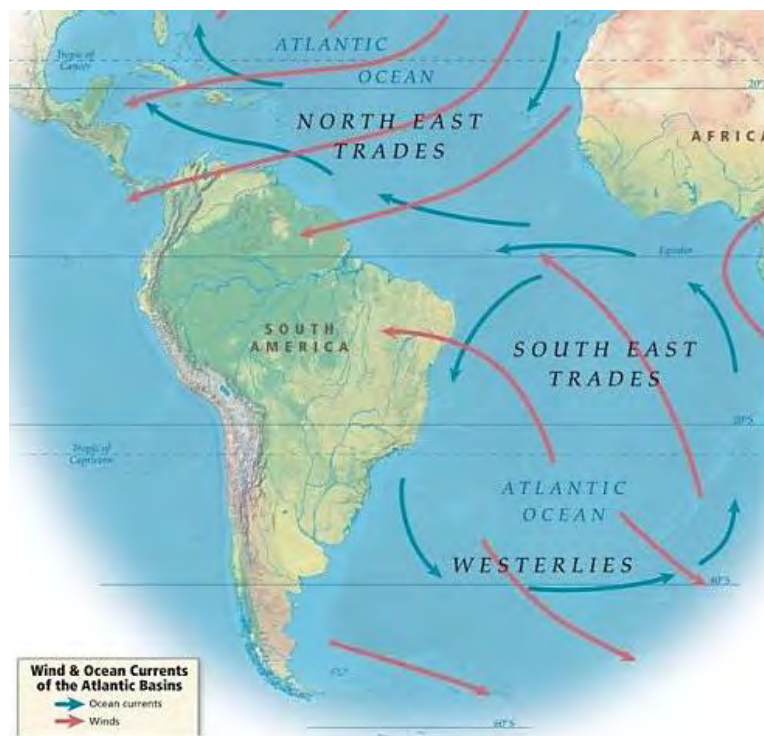
³⁷ Zie kaart 1 op de volgende pagina voor de stromingsgebieden en windrichtingen en bijlagen kaart 2, 3 en 4 voor een overzicht van de West-Afrikaanse kust.

³⁸ Postma, *The Dutch*, 253.

³⁹ Ibidem, 253.

⁴⁰ Steckel en Jensen, 'Determinants', 24.

Steckel en Jensen niet beïnvloed worden door het aantal slaven per tonnage, omdat de bemanning contact met slaven en slavenruimtes beperkte.⁴¹



Kaart 1. Stromingsgebieden en windrichtingen tussen West-Afrika en Zuid-Amerika.

Bron: Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Introductory Maps'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/intro-maps/04.jsp>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Deze factor is dan ook geruime tijd door wetenschappers, zoals Johannes Postma en Herbert Klein, achterwege gelaten omdat er geen positieve relatie waarneembaar was. Dit neemt niet weg dat deze factor 'mogelijk' invloed had op de mortaliteit.⁴² Een overbeladen schip kon namelijk leiden tot voedsel-en watertekorten, wat kon leiden tot een verhoogde kans op sterfte. In 2014 is er dan ook door Nicolas Duquette onderzoek gedaan naar de relatie tussen dichtheid en sterfte. In zijn onderzoek toonde Duquette aan dat er wel degelijk een relatie bestaat tussen de dichtheid van een schip en sterfte.⁴³ Volgens Duquette stoelde eerder onderzoek naar de deze variabel op incomplete gegevens (bijvoorbeeld reisduur), waardoor de relatie 'verduisterd' werd.⁴⁴

Het seizoen/weer is eveneens een factor die invloed kon hebben op de sterfte. Tijdens het regenseizoen (juni, juli, augustus ten noorden van de evenaar en december, januari en februari ten zuiden van de evenaar) valt er erg veel regen, waardoor de slaven niet op het

⁴¹ Postma, *The Dutch*, 70.

⁴² Ibidem, 256.

⁴³ Duquette, 'Revealing the Relationship', 535.

⁴⁴ Ibidem, 536-537.

bovendek konden komen.⁴⁵ Als gevolg hiervan konden de slavenvertrekken niet schoongemaakt worden, waardoor de omstandigheden benedendeks verslechterde.⁴⁶ Regen heeft niet zozeer invloed op gastro-intestinale ziektes of koorts. Het zijn de muggen die juist rond die tijd van het jaar actief zijn en kunnen bijdragen aan de verspreiding van ziektes. Toch blijft regen een lastig te onderzoeken variabel, omdat niet precies valt vast te stellen wat voor invloed het had op de verspreiding van ziektes.

De variabele tijd speelt een rol bij sterfte, omdat het verspreiden en ontstaan van besmettelijke ziektes verbonden is met de factor tijd. Dit is natuurlijk afhankelijk van de ziekte die ieder een andere incubatieperiode hebben.⁴⁷ Als deze informatie beschikbaar is dan kan achterhaald worden hoe ziektes overgedragen werden. Van de Bight of Biafra is bekend dat 31% van de slaven omkwam door gastro-intestinale ziektes en 58% door koorts. Dit gebied was ook gevaarlijk voor de bemanning, die hier een verhoogde kans had op gastro-intestinale ziektes.⁴⁸ Los daarvan was de kans op sterfte door koorts onder de bemanning hoger op de Bovenkust (Windward Coast). Aan de Goudkust was de sterfte door koorts onder de bemanning het laagst.⁴⁹ De grootste kans op sterfte als gevolg van gastro-intestinale ziektes kwamen voor in Senegambia. Wetenschappers, zoals P.C. Emmer, Johannes Postma, Priester e.a. stellen dan ook dat de tijd en daarmee de snelheid waarop een reis werd voltooid van doorslaggevend belang was voor de mortaliteit.⁵⁰ Dit blijkt ook wanneer er gekeken wordt naar het sterfteverloop van een reis. De sterfte nam na de periode aan de kust af, waarna het langzaam weer toenam tijdens de overtocht. Er kan dus wel gesteld worden dat hoe langer de overtocht duurde, hoe hoger het sterftecijfer was.⁵¹

Een andere en misschien wel 'onderschatte' factor zijn de genderverhoudingen en de leeftijd van slaven aan boord.⁵² Uit onderzoek blijkt namelijk dat er opvallende verschillen bestonden tussen mannen, vrouwen en kinderen.⁵³ Zo bleek uit onderzoek van Simon J. Hogerzeil en David Richardson naar de MCC dat de sterfte onder vrouwen en kinderen gemiddeld lager was dan die van de mannen.⁵⁴ Dit heeft mogelijkwerijs te maken met de

⁴⁵ Steckel en Jensen, 'Determinants', 14.

⁴⁶ Postma, *The Dutch*, 233.

⁴⁷ Steckel en Jensen, 'Determinants', 19.

⁴⁸ Ibidem, 13.

⁴⁹ Ibidem, 13.

⁵⁰ Emmer, *The Dutch*, 48.

⁵¹ Postma, *The Dutch*, 252-253.

⁵² Richardson en Hogerzeil, 'Slave Purchasing', 185.

⁵³ Volgens Postma waren vrouwen beter bestand tegen de extreme omstandigheden aan boord dan mannen. Het onderkomen van vrouwen en kinderen was vaak wat groter vergeleken met die van de mannen. Verder mochten vrouwen en kinderen vaker aan dek komen dan mannen, wat mogelijk ook invloed heeft gehad op de sterfte. Postma, *The Dutch*, 258.

⁵⁴ Richardson en Hogerzeil, 'Slave Purchasing', 185.

samenstelling van het schip tijdens de ladingsfase. Vrouwen en kinderen zaten langer aan boord, omdat zij makkelijker te verkrijgen waren op de Afrikaanse kust. Steckel en Jensen stellen dat vrouwen en kinderen daardoor misschien beter bestand (immuun) waren tegen bepaalde ziektes.⁵⁵ Pas aan het einde van de ladingsfase werden mannelijke slaven gekocht om daarmee de kans op sterfte en opstanden te verkleinen.⁵⁶ In die zin hebben 'inkoopstrategieën' volgens Hogerzeil en Richardson een rol gespeeld bij het verkleinen van de kans op sterfte.

Buiten de nu de genoemde variabelen zijn er nog tal van andere factoren te noemen die een rol speelden bij de mortaliteit. Het gaat dan om de behandeling van de slaven, opstanden, het aantal slaven dat een kapitein aan boord liet en de voedselvoorziening.⁵⁷ Over de eerste drie factoren is redelijk wat informatie bekend, de laatste factor blijft echter ongrijpbaar, doordat veel informatie uit Afrika ontbreekt. Volgens het huidige discours binnen de wetenschap vormen deze factoren echter niet de 'belangrijkste' oorzaken voor sterfte. Deze hangen veeleer samen met tijd, dat voor veel wetenschappers doorslaggevend is voor het bestuderen van de sterfte.⁵⁸ Dit neemt niet weg dat een groot deel van de sterfte veroorzaakt werd door 'pure' willekeur.⁵⁹ Hoe goed een kapitein zich ook voorbereidde, door genoeg voedsel in te slaan, zieken te isoleren en inachtneming van hygiëne, er was altijd kans op de hierboven genoemde 'buitengewone omstandigheden' die de reis in verwarring zouden kunnen brengen.⁶⁰

Al met al verschillen de variabelen die invloed hebben op de sterfte voor- en tijdens de reis niet sterk. Er is juist sprake van een duidelijke samenhang. Factoren voor- en tijdens de reis hebben allemaal invloed op de gezondheid en sterfte en zullen elkaar ook versterken.⁶¹ De variabelen die volgens de literatuur van invloed worden geacht op de sterfte zijn: regio van oorsprong, dichtheid, tijd en de genderverhoudingen. Andere variabelen zoals de invloed van het weer of de voedselvoorziening zijn moeilijker te achterhalen en zijn voor dit onderzoek niet haalbaar. In de volgende paragraaf zal verder uitgelegd worden waarom er voor dit methodologisch raamwerk is gekozen. Dit wordt gedaan aan de hand van de te gebruiken bron.

⁵⁵ Steckel en Jensen, 'Determinants', 21.

⁵⁶ Vos, 'The Slave Trade', 41-42.

⁵⁷ Sowande Mustakeem vertelt nog veel meer over de invloed van voeding op de gezondheid van de slaven. In zijn artikel heeft Mustakeem het over de afnemende weerstand van slaven wanneer zij niet de juiste voedingsstoffen binnenkregen. Het voedsel dat ingeslagen werd aan boord bestond meestal uit producten die langer houdbaar waren zoals bonen, gedroogd vlees etc. Voor zulke lange reizen was het dan ook lastig om verse producten mee te nemen als groente en fruit, omdat deze in de onhygiënische omstandigheden aan boord snel zouden bederven. Sowande Mustakeem, 'I Never Have Such a Sickly Ship Before: Diet, Disease, and Mortality in 18th-Century Atlantic Slaving Voyages', in: *The Journal of African American History* 93:4 (2008), 474-496, alhier 480-482.

⁵⁸ Cohn en Jensen, 'The determinants of slave mortality', 270.

⁵⁹ Ibidem, 272.

⁶⁰ Priester, *De Nederlandse houding*, 10.

⁶¹ Haines, McDonald en Schlomowitz, 'Mortality and Voyage Length', 529.

1.2 Verantwoording van bron: MCC archief en Trans-Atlantic Slave Trade Database

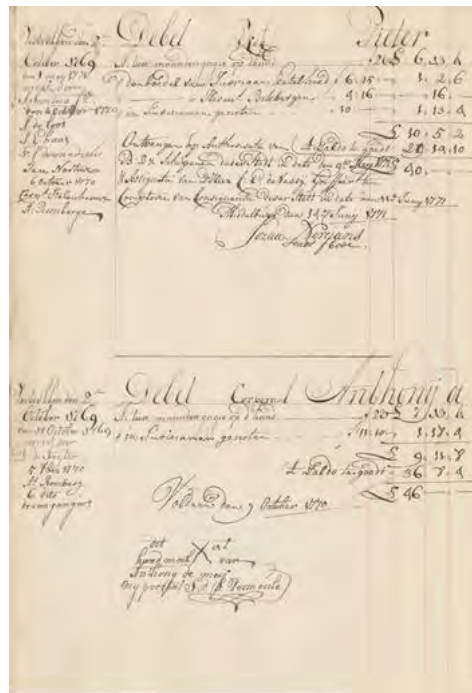
De archiefbronnen die gebruikt worden in de Trans-Atlantic Slave Trade Database, komen uit het Zeeuws Archief in Middelburg. Het archief heeft voor 69 schepen van de MCC informatie over de reizen die deze schepen maakten. Van die 69 schepen waren er 30 betrokken bij de slavenhandel. In totaal hebben deze 30 slavenschepen meer dan 176 reizen gemaakt, waarvan 114 slavenreizen.

Het archief van de MCC is 'uniek' te noemen, omdat vrijwel de gehele (bedrijfs) administratie van de slavenhandel aanwezig is. Dit maakt het archief wereldwijd een uiterst zeldzame bron van gedetailleerde gegevens over de slavenhandel. Het is wel de vraag in hoeverre de gegevens uit het archief overeenkomen met de gegevens in de Trans-Atlantic Slave Trade Database. Mogelijkerwijs zullen nog niet alle beschikbare archiefbronnen verwerkt zijn in de databank.

Om de lezer een beeld te geven van de archiefbronnen die gebruikt worden in de Trans-Atlantic Slave Trade database, volgen hieronder een aantal illustraties van de in de database gebruikte archiefbronnen. Dit zijn onder andere scheepsjournalen waarin de weersomstandigheden, koers en eventuele bijzonderheden werden vermeld (bron 1). De monsterrollen, met het aantal opvarenden en de sterfte (bron 2). En de negotieboeken oftewel de handelsboekhouding, met het aantal slaven aan boord en het aantal dat stierf (bron 3).



Bron 1: Pagina uit scheepsjournaal van het schip Geertruyda en Christina, MCC 429 – Foto ZA



Bron 2: Monsterrol van schip De Jonge Willem, uit MCC 670 – Foto ZA



Bron 3: 'Liste van slaven die overleden zijn', uit MCC 575 – Foto ZA

De Trans-Atlantic Slave Trade Database is een verzameling van verschillende datasets van Trans-Atlantische slavenreizen. Op initiatief van David Eltis en Stephen Behrendt werd in de jaren '90 besloten tot het oprichten van één databank van slavenreizen. Het project had tot doel oude en nieuwe data samen te voegen. Hiervoor moest eerst de data gestandaardiseerd worden, om bijvoorbeeld verschillen in definities van variabelen en dergelijke te uniformeren. Vervolgens moesten de reizen gesorteerd en gecontroleerd worden om de geldigheid van oude verzamelingen te waarborgen. De laatste en meest belangrijke taak was het toevoegen van

nieuwe informatie, wat vandaag de dag nog steeds gebeurt. Sinds 1999, toen de eerste versie van de databank verscheen, is er een toenemende stroom van informatie over de slavenhandel. Wetenschappers die bijgedragen hebben aan het verzamelen van nieuwe data zijn onder andere David Richardson, David Eltis, Manolo Florentino, Rosquinaldo Ferreira, Jelmer Vos en Johannes Postma, die verschillende archieven bezochten.⁶²

In de Trans-Atlantic Slave Trade Database kan een onderzoeker verschillende gegevens opvragen. Naast gegevens over de slavenreizen kunnen er ook schattingen van de slavenhandel en een namendatabank geraadpleegd worden. Het onderdeel van de databank (slavevoyages.org) dat centraal staat in deze scriptie zijn de gegevens van de slavenreizen die gebruikt zullen worden in een kwantitatieve analyse.⁶³ De koppeling tussen de gegevens en de te onderzoeken variabelen ziet er in een schema als volgt uit:

Tabel 1. Overzicht van gegevens in Trans-Atlantic Slave Trade Database

Bron: The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Downloads' <

<http://www.slavevoyages.org/tast/database/download.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

Gegevens in database:	Valt samen met variabele (uit hoofdstuk 1):
1. Schip, natie, eigenaar, identificatienummer, naam van schip	Dichtheid (tonnage van schip staat vermeld bij deze gegevens)
2. Uitkomst van de reis voor de slaven en eigenaar, vermelding van opstanden	Opstanden, Buitengewone omstandigheden
3. Reisverloop, met plaats waar de slavenreis begon en eindigde en waar de slaven werden gekocht en verkocht	Regio van oorsprong, Tijd
4. Naam van de kapitein, het aantal bemanningsleden aan het begin van de reis en het aantal doden tijdens de reis	Algemeen: aantal/sterfte bemanning
5. Het aantal slaven dat werd in- en uitgescheept	Algemeen: aantal/sterfte slaven
6. Karakteristieken/eigenschappen van de slaven, bijvoorbeeld het percentage mannen, vrouwen, jongens, meisjes, kinderen, volwassenen en het sterftecijfer	Genderverhoudingen en sterfte
7. Bronnen waaruit data afkomstig is.	n.v.t.

⁶² The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'History of the project' <<http://www.slavevoyages.org/tast/about/history.faces>> [geraadpleegd op 17-04-2015].

⁶³ The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Downloads' <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/download.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

De vraag die echter oprijst bij het bekijken van de gegevens is in hoeverre deze databank compleet is en of er geen beperkingen zijn. Eltis stelt dat de databank relatief compleet is. Dit komt volgens Eltis doordat Europese slavenhandelaren op het hoogtepunt van de slavenhandel, betere verslagen gingen bijhouden van de slavenreizen.⁶⁴ Aan de Trans-Atlantic Slave Trade Database kleven echter ook nadelen. In de volgende paragraaf zullen de mogelijkheden en beperkingen tegen elkaar afgewogen worden door middel van een schema.

⁶⁴ David Eltis, 'Construction of the Trans-Atlantic Slave Trade Database: Sources and Methods, Coverage of the Slave Trade' <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-02.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

1.3 Beperkingen en mogelijkheden van bron voor onderzoek

Hoewel er dus allerlei mogelijkheden zijn met de database ontbreekt er nog voor veel reizen informatie, zoals blijkt uit tabel 2. Enige voorzichtigheid met deze gegevens is dus geboden om te voorkomen dat er een vertekend beeld ontstaat. Om dit soort ‘objectiviteits’ problemen te ondervangen, is het handig om een selectie te maken van de reizen waarvan deze informatie wel te vinden is. Deze selectiegroepen kunnen gebruikt worden om toch wat te kunnen zeggen over een bepaalde variabele. In de volgende paragraaf wordt verder ingegaan op de specifieke problemen die kunnen optreden.

Tabel 2. Beschrijvende statistiek van Trans-Atlantic Slave Trade Database

Bron: zie tabel 1.

Gegevens:	Bekend voor reizen	Beperkingen/mogelijkheden
Slaven		
Totaal aantal gekochte slaven	109	mogelijkheden
Aantal slaven dat uit Afrika vertrok	72	mogelijkheden
Totaal aantal slaven dat stierf tijdens overtocht	73	mogelijkheden
Sterftepercentage overtocht	69	mogelijkheden
Aantal slaven dat stierf voor overtocht	72	mogelijkheden
Aantal slaven dat aankwam in Amerika	100	mogelijkheden
Bemanningsleden		
Aantal bemanningsleden	65	mogelijkheden
Aantal bemanningsleden dat omkwam	15	beperkingen
Genderverhoudingen		
Percentage/aantal mannen aan boord	95	mogelijkheden
Percentage /aantal vrouwen aan boord	95	mogelijkheden
Percentage/aantal jongens aan boord	95	mogelijkheden
Percentage/aantal meisjes aan boord	95	mogelijkheden
Aantal mannen, vrouwen, jongens en meisjes dat stierf tijdens overtocht	43	mogelijkheden/beperkingen
Tonnage		
Tonnage	103	mogelijkheden
Tonnage aangepast (imputed)	103	mogelijkheden
Reisverloop (tijd)		
Reisduur van thuishaven tot Amerika	103	mogelijkheden
Reisduur overtocht	67	mogelijkheden
Vertrekmoment uit Nederland	112	mogelijkheden
Begin van handelsperiode aan Afrikaanse kust	67	mogelijkheden
Vertrek uit Afrika	68	mogelijkheden
Eerste landingsplaats in Amerika	105	mogelijkheden
Tweede landingsplaats in Amerika	10	beperkingen
Derde landingsplaats in Amerika	2	beperkingen
Vertrek uit Amerika	47	beperkingen
Terugkomst in thuishaven	104	mogelijkheden
Regio/plaats van oorsprong		
Eerste inkoopplaats van slaven	100	mogelijkheden
Tweede inkoopplaats slaven	57	mogelijkheden
Derde inkoopplaats slaven	29	beperkingen
Belangrijkste inkoopplaats (haven)	110	mogelijkheden

1.4 Bronnenkritiek

In deze paragraaf zal stil gestaan worden bij de beperkingen van de Trans-Atlantic Slave Trade Database.⁶⁵ Een terugkerend probleem bij de gegevens in de databank is dat voor sommige reizen maar beperkte informatie is terug te vinden (zie tabel 2 op vorige bladzijde). Zo is er maar voor 69 reizen informatie over de sterftepercentages tijdens de overtocht. Dit heeft te maken met het aantal slaven dat stierf tijdens de overtocht, waarover niet voor alle reizen informatie beschikbaar is. Daardoor is het niet mogelijk om voor alle reizen precies aan te geven hoe hoog het sterftepercentages was tijdens de reis. Een simpele berekening als (*het aantal slaven dat stierf tijdens overtocht / totaal aantal slaven dat vertrok x 100 = sterftepercentage overtocht*) is dan ook niet altijd mogelijk.

Eenzelfde soort probleem doet zich voor bij het onderzoeken van de sterfte onder de bemanning. Voor 65 slavenreizen is er informatie over het aantal bemanningsleden, maar voor slechts 15 reizen is er informatie over de sterfte. De vraag is dan ook hoe objectief die cijfers zijn. In de database zijn namelijk veel lege vakken die erop duiden dat hier geen informatie over is of dat dit nog niet is toegevoegd. Dit blijkt uit het feit dat er ook voor sommige reizen het getal nul wordt ingevoerd, bijvoorbeeld wanneer er geen mannelijke slaven ingekocht werden. Een open vak betekent dus niet dat er geen sterfte was of dat er geen slaven werden ingekocht. Dit duidt op het ontbreken of nog niet toegevoegd zijn van deze gegevens.

Dit probleem is misschien wel het schrijnendst bij de genderverhoudingen. Hier beschikt de databank voor maar 43 reizen over informatie van het aantal mannen, vrouwen, kinderen en slaven dat stierf tijdens de overtocht. Ook hier zijn vele lege vakken te vinden, maar ook vakken waarin het getal nul wordt genoteerd. Bijvoorbeeld in het geval van het schip *Haast u Langzaam* waar nul kinderen en mannen en slechts één vrouw omkwamen. Dit is een vrij 'dubieus' gegeven, aangezien de gegevens van alle andere reizen een hogere sterfte aangeven onder mannen en kinderen.

Het berekenen van de dichtheid (*het aantal slaven / tonnage van het schip = aantal slaven per tonnage*) is vrij eenvoudig te onderzoeken voor de schepen van de MCC. Het probleem is dat het tonnage een (*imputed variabel*) is. Dit houdt in dat er bepaalde waarden aan zijn toegeschreven die niet per se overeen hoeven te komen met het werkelijke tonnage. Dit kan dus samen met het beperkte aantal reizen, waarvan de sterfte bekend is, leiden tot een vertekend beeld van de invloed van dichtheid op het sterftepercentage.

⁶⁵ The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Downloads' <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/download.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

Het reisverloop (tijd) en de regio van oorsprong leveren nauwelijks problemen op, doordat deze gegevens vollediger zijn. Met de gegevens die databank heeft, kan de onderzoeker zowel de belangrijkste invoerregio, als de reisduur aan de Afrikaanse kust en overtocht berekenen. Het enige nadeel aan het analyseren van de invloed van de regio van oorsprong is dat er maar voor 69 slavenreizen gegevens zijn over het sterftepercentage. Daardoor kan er ook maar voor 69 slavenreizen een uitspraak worden gedaan over de invloed van de regio van oorsprong op de sterfte.

H2: De Nederlandse slavenhandel en de MCC

De Nederlandse slavenhandel kende haar oorsprong in de zeventiende eeuw. In deze tijd ontstonden de eerste 'Nederlandse' handelscompagnieën die zich op de slavenhandel zouden gaan toeleggen.

2.1 De Nederlandse slavenhandel

De slavenhandel ontwikkelde zich in de Republiek relatief laat, omdat de bevolking zich geruime tijd afkerig opstelde tegenover de slavenhandel. In de strijd tegen haar Spaanse bezetter in de 16^e eeuw, vormde de Spaanse slavenhandel en de vele doden die daarmee gepaard gingen een goed argument om te breken met de Spaanse monarchie.⁶⁶ Deze anti-slavernij sentimenten wisten echter niet lang stand te houden. Zo ontstonden er begin zeventiende eeuw de eerste Nederlandse slavenactiviteiten.

Op het moment dat Nederlanders zich definitief in Brazilië gingen vestigen (begin zeventiende eeuw), bleek dat er behoefte was aan een reguliere stroom slaven, die nodig waren om te voldoen aan de vraag van Nederlandse handelaren naar suiker en tabak.⁶⁷ Het waren deze lucratieve goederen die de WIC er toe aanzette om zich te gaan mengen in de slavenhandel.⁶⁸ De Nederlanders bleven echter altijd een relatief kleine speler vormen in het Atlantisch gebied, waar ook de Engelsen, Fransen, Spanjaarden actief waren. Het Nederlands marktaandeel in de slavenhandel was dan ook niet meer dan 4.5%.⁶⁹ Een aandeel dat volgens de Trans-Atlantic Slave Trade Database neerkwam op ongeveer 554,336 vervoerde slaven.⁷⁰

Dat het succes van de WIC geen lang leven was beschoren, blijkt wanneer er gekeken wordt naar het aantal schepen dat de WIC uitreedde. Het aantal schepen dat uitgereed werd nam in de loop van de zeventiende eeuw af, als gevolg van de toenemende buitenlandse concurrentie en de vernietigende oorlogen met Engeland. De Staten-Generaal stond dan ook op het punt om de WIC op te heffen, maar besloot dit niet te doen vanwege de belangen van de Republiek in het Afrikaans- en Caribisch gebied. De reorganisatie van de WIC in 1674 leverde echter niet de gehoopte wending op.⁷¹ De WIC bleef namelijk veel concurrentie ondervinden en was genoodzaakt om haar positie in de Cariben af te staan aan de Fransen, Engelsen en vrijhandelaren. Het bestuur van de WIC besloot dan ook, begin achttiende eeuw, om zich te gaan

⁶⁶ Emmer, *The Dutch*, 13.

⁶⁷ Ibidem, 13.

⁶⁸ Naast het vervoeren van slaven aan Nederlandse planters hield de WIC zich bezig met het vervoeren van slaven aan buitenlandse kolonies, waaronder die van Spaans-Amerika, waarmee het een zogenaamd *asiento contract* (handelsovereenkomst) sloot. Postma, *The Dutch*, 36.

⁶⁹ Ibidem, 36.

⁷⁰ Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Assessing the Slave Trade' <<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>> [geraadpleegd op 15-05-2015].

⁷¹ Postma, *The Dutch*, 37.

beperken tot de slavenforten aan de West-Afrikaanse kust. Op deze manier bleef de WIC als tussenpersoon nog actief in de slavenhandel, maar van het uitrusten van eigen slavenreizen kwam het niet meer na 1740.⁷²

Dat het lot van de WIC niet alleen door buitenlandse factoren werd beïnvloed, blijkt uit het feit dat de WIC haar monopolierecht op de slavenhandel in 1730 moest afstaan.⁷³ Hierdoor werd het voor iedereen mogelijk om 'legaal' deel te nemen aan de slavenhandel. Een voorbeeld van een compagnie die hier dankbaar gebruik van maakte, was de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC) uit Middelburg. Dankzij de openstelling van de slavenhandel wisten de Zeeuwen een marktaandeel van 75% te behalen, iets waar andere steden zoals Amsterdam, Rotterdam en Groningen veel nadeel van ondervonden⁷⁴ Hiermee begon een nieuwe periode in de Nederlandse slavenhandel, die gekenmerkt werd door toenemende afzet van slaven in Nederlandse gebieden zelf, bijvoorbeeld in Suriname.⁷⁵

De Nederlandse slavenhandel wist stand te houden tot eind achttiende eeuw. Toch waren er al eerder scheuren te zien in de deelname van de Nederlanders. Deze scheuren kwamen het duidelijkst naar voren tijdens de Vierde Engels-Nederlandse oorlog (1780-1784) en de Franse bezetting (1795). Een periode waarin veel slavenschepen van de MCC, maar ook van andere Nederlandse slavenreders in handen vielen van de Engelsen en Fransen. Het was voor veel slavenreders dan ook niet meer rendabel of mogelijk om slavenreizen uit te rusten.⁷⁶ Deze mokerslag kwam de Nederlandse slavenhandel niet meer te boven. Veel slavencompagnieën hielden dan ook op te bestaan of gingen zich richten op andere (handels) activiteiten.

⁷² Postma, *The Dutch in*, 124.

⁷³ Emmer, *The Dutch*, 32.

⁷⁴ Ibidem, 32-33.

⁷⁵ Ibidem, 33.

⁷⁶ Ibidem, 35.

2.2 De organisatie- en bedrijfsstructuur van de MCC

De oprichting van de Middelburgsche Commercie Compagnie vond plaats op 15 juli 1720, de datum waarop de inschrijving voor dit project zou beginnen.⁷⁷ Al eerder, op 10 februari 1720, was er tijdens een zitting van de Middelburgse vroedschap bekend geworden dat enkele kooplieden het plan hadden tot de 'aanqueek der koophandel ende zeevaart'.⁷⁸ Dit plan werd uiteindelijk op 13 juli door het stadsbestuur goedgekeurd, waarna er een bestuur gevormd werd. Het eerste bestuur van MCC zou komen te bestaan uit een aantal leden van het stadsbestuur onder wie: burgemeester Willem van Citters, Hermanus van der Putte, Coenraad Coenraats en de kooplieden Hermanus Christaensen en Pieter de La Rue.⁷⁹ Later kwamen hier nog Caspar Ribaut, Jacobus Sluijters, Jan Ackerman, Cornelis Speldernieuw en Joost van Huijen bij.⁸⁰

Het bestuur van de MCC, bestaande uit de directeuren (8) en commissarissen (8) bepaalde het beleid en nam de beslissingen. De leden van beide bestuursorganisaties werden gekozen door de hoofdparticipanten die stemden bij meerderheid.⁸¹ In deze bedrijfs- en organisatiestructuur vormden de commissarissen de vertegenwoordigers van de hoofdparticipanten. Deze bestuursorganisatie fungeerde dus vooral als toezichthouder op de directie, maar mocht ook raad geven wanneer de directie daarom vroeg.⁸² De dagelijkse leiding op het kantoor lag bij de opperboekhouder, die bij alle vergaderingen van de directeuren aanwezig diende te zijn. Dit werd gedaan om er zeker van te zijn dat de genomen besluiten werden uitgevoerd.⁸³

Voor een efficiënte organisatie- en bedrijfsstructuur voor de nieuwe compagnie werd gekeken naar de VOC. De door de VOC gebruikte taakverdeling in drie departementen, bestaande uit: 1. Koopmanschappen (in- en verkoop van goederen), 2. Equipage (uitrusting) en 3. Thesaurie (financiën) werd dan ook overgenomen door de directie. Deze verschillende departementen werden toegewezen aan de afzonderlijke directeuren, afhankelijk van hun kennis en ervaring.⁸⁴ Op deze manier werd ieder onderdeel van het bedrijf door één of meerdere directeuren beheerd.

⁷⁷ Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 17.

⁷⁸ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 27.

⁷⁹ Reinders Folmer-van Prooijen, *Van Goederenhandel*, 17.

⁸⁰ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 28.

⁸¹ Ibidem, 35.

⁸² De commissarissen hadden de taak om de boekhouding en de jaarlijkse rekening en de verantwoording daarvan door de directeuren te controleren. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van Goederenhandel*, 38.

⁸³ Ibidem, 59.

⁸⁴ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 35.

2.3 De goederen- en slavenhandel van de MCC

De algemene opdracht van de MCC was de bevordering van de handel en scheepvaart in Middelburg.⁸⁵ Door de octrooien van de WIC was het voor de MCC juridisch niet toegestaan om zich te mengen in de handel op West-Afrika en Zuid-Amerika.⁸⁶ Als gevolg hiervan beperkte de legale handelsvaart zich in het begin tot bestemmingen binnen Europa. Enige uitzondering hierop vormde de goederenhandel op Amerika, waarvoor recognitiegeld (vergoeding) betaald moest worden aan de WIC. Hoewel dit officieel verboden was, deed de MCC hier toch 'stiekem' aan smokkelhandel. In dit gebied lagen namelijk de kansen op succes.⁸⁷ In de periode 1730-1750 was er dan ook sprake van winst. De MCC heeft hier echter niet lang van kunnen profiteren, want na 1750 kwam de goederenhandel al snel in verval. Dit kwam door de toenemende concurrentie en het stagnerende aanbod van Afrikaanse producten. Al met al vormde de handelsvaart binnen- en buiten Europa nooit meer dan een nevenactiviteit van de MCC. Deze (handels) activiteiten hadden vooral tot doel de lokale economie van Middelburg en Zeeland te stimuleren en waren niet zozeer winstgevend.⁸⁸

Een geheel andere handelsactiviteit die veel meer organisatievermogen vereiste, was de slavenhandel. Tussen 1732 en 1804 vervoerde de compagnie ruim 32.000 Afrikanen met de Trans-Atlantische slavenhandel.⁸⁹ Deze handel staat ook wel bekend als de driehoekshandel, waarbij vanuit Europa geëxporteerde goederen (zoals textiel, vuurwapens, buskruit, sterke drank etc.) op de West-Afrikaanse kust werden geruild tegen tot slaaf gemaakte Afrikanen.⁹⁰ Eenmaal aangekomen aan de Bovenkust, het tegenwoordige gebied tussen Senegal en Kameroen, zakte de schepen langzaam af naar 'beneden'.⁹¹ Het kustgebied van Guinea vormde hier het belangrijkste gebied waar de slaven vandaan werden gehaald, eventueel aangevuld met slaven uit de Goud- en Ivoorkust.⁹² De reden hiervoor is niet helemaal duidelijk, maar waarschijnlijk was de markt daar gunstiger, omdat het gebied minder in trek was bij andere slavenreders. Er waren echter ook schepen die rechtstreeks naar Loango-Angola koers zette. Hier konden slaven relatief snel en voordelig ingekocht worden vergeleken met de Goud- en Ivoorkust.⁹³ Dit blijkt ook wanneer er gekeken wordt naar de gemiddelde duur die schepen doorbrachten om slaven te

⁸⁵ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 71.

⁸⁶ Ibidem, 71.

⁸⁷ Ibidem, 71.

⁸⁸ Ibidem, 72-73.

⁸⁹ Ibidem, 99.

⁹⁰ Ibidem, 92.

⁹¹ Ibidem, 96.

⁹² Vos, Jelmer, 'The Slave Trade', 35.

⁹³ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 97.

kopen. Deze was voor schepen in het gebied rond Guinea gemiddeld zeven maanden en voor de handel in Angola vijf maanden.⁹⁴

De periode aan de Afrikaanse kust kon in veel gevallen dus wel een half jaar in beslag nemen. Een belangrijke oorzaak hiervoor was dat het veel tijd kostte voordat een schip zijn lading had geworven. In de periode aan de kust werden meestal maar kleine hoeveelheden slaven gekocht van lokale makelaars. Deze zogenaamde 'caboceers' traden vaak op in naam van een regionale koning.⁹⁵ Deze kwamen met kleine kano's aan boord van het schip en werden met geschenken overladen, alvorens er overgegaan werd tot onderhandelingen. Toch zijn er ook gevallen bekend waarbij de handelaren van de MCC zelf aan land moesten om te handelen.⁹⁶ De kapitein liet dan een loge bouwen op het strand, die diende als tijdelijk kantoor en opslagruimte. Als het schip volledig was bemand met slaven begon het aan zijn overtocht naar Amerika.

De meeste compagnieschepen voeren direct naar Suriname, om Paramaribo en andere kustplaatsen aan te doen.⁹⁷ Veelal kozen slavenreders voor Suriname, omdat daar de hoogste prijzen werden betaald voor de slaven.⁹⁸ Bij de verschillende kustplaatsen werden vervolgens de slaven verkocht op veilingen of via vrije verkoop.⁹⁹ Pas als alle slaven verkocht waren, werd er overgegaan tot het inslaan van de handelsgoederen, zoals koffie, suiker, cacao, die weer meegenomen zouden worden voor de compagnie of derden.¹⁰⁰

Dat er toch een einde kwam aan de groei van de slavenhandel hing samen met kredietcrisis die in 1773 uitbrak in Amsterdam. Deze gebeurtenis bracht de slavenhandel van de MCC in zwaar weer, doordat veel plantagehouders hun betalingen niet konden nakomen.¹⁰¹ Als gevolg hiervan nam de vraag naar slaven af en dat werd nog eens versterkt door de toenemende concurrentie en de oorlogen waarin de Republiek verzeild raakte. In die laatste periode (1783-1803) werden dan ook maar enkele slavenreizen uitgerust, die vaak met grote verliezen werden afgesloten.¹⁰²

⁹⁴ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 97.

⁹⁵ Ibidem, 97.

⁹⁶ Ibidem, 97-98.

⁹⁷ Ibidem, 105.

⁹⁸ Ibidem, 105-106.

⁹⁹ Zie bijlagen kaart 4 voor een overzicht van het handelsgebied van de MCC in Zuid-Amerika.

¹⁰⁰ Paesie, *De geschiedenis van de MCC*, 107.

¹⁰¹ Ibidem, 107.

¹⁰² Ibidem, 113.

H3: Kwantitatieve analyse

3.1 Verantwoording methode/aanpak

Het uiteindelijk doel van de kwantitatieve analyse in Excel is om met tabellen, diagrammen en (spreidings) grafieken aan te tonen of er bepaalde verbanden bestaan tussen de dichtheid van het schip en sterfte, de regio van oorsprong en sterfte, de reisduur en sterfte en de genderverhouding en sterfte. Deze verschillende variabelen zijn namelijk nog niet ‘gezamenlijk’ in kaart gebracht voor de MCC. In dit onderzoek zal dus door verschillende variabelen samen te voegen getracht worden tot een synthese te komen.

Door gebruik te maken van Excel kan er op vrij eenvoudige wijze met een trendlijn en de determinatiecoëfficiënt (R-kwadraat) aangetoond worden of een verband sterk of zwak is. Het gaat hier om het getal tussen 0 en 1 dat de interpretatiekracht van het verband aangeeft. In het volgende schema wordt dit kort uitgelegd.¹⁰³

Tabel 3. Interpretatiekracht van R-kwadraat

Bron: Universiteit Leiden, ‘Statistiek voor Historici’

<<http://www.let.leidenuniv.nl/history/RES/stat/html/les10.html>> [geraadpleegd op 22-05-2015].

R-kwadraat	Verband is: ...
0,1 - <	Zeer zwak
0,1 - 0,25	Zwak
0,25 - 0,5	Matig
0,5 - 0,75	Sterk
0,75- 0,9	Zeer sterk
0,9 - >	Uitzonderlijk sterk

Dit neemt niet weg dat de onderzoeker altijd kritisch moet zijn met deze uitkomsten, want een bepaald verband hoeft nog niets te betekenen. Het is dan ook belangrijk om met behulp van de literatuur uit hoofdstuk 1 en eventueel andere data de uitkomsten te verklaren. Pas dan kan er afgewogen worden welke variabelen wel en welke niet of maar beperkt invloed hebben op de sterfte. Dit zal verder uitgewerkt worden in de conclusie.

¹⁰³ Universiteit Leiden, ‘Statistiek voor Historici’

<<http://www.let.leidenuniv.nl/history/RES/stat/html/les10.html>> [geraadpleegd op 22-05-2015].

3.2 Empirische resultaten

Uit de kwantitatieve analyse, uitgevoerd in een omgezet SPSS bestand naar Excel, zijn de volgende uitkomsten naar voren gekomen.¹⁰⁴ In de volgende paragrafen volgen een aantal spreidingsgrafieken, diagrammen en tabellen die iets zeggen over de variabelen: regio van oorsprong, dichtheid, tijd en de genderverhouding.

3.2.1 Regio van oorsprong en sterfte

In grafiek 1 (zie volgende bladzijde) wordt de relatie tussen de regio van oorsprong (z), sterfte (y-as) en reisduur (x-as) onderzocht. Uit grafiek 1 valt op te maken dat de hoogste sterftepercentages zich concentreerden rond de Bovenkust (Windward Coast) en in mindere mate rond de centrale West-Afrikaanse kust en St. Helena. Deze gebieden vormden volgens grafiek 2 (zie volgende pagina) de belangrijkste invoerregio's voor slaven.

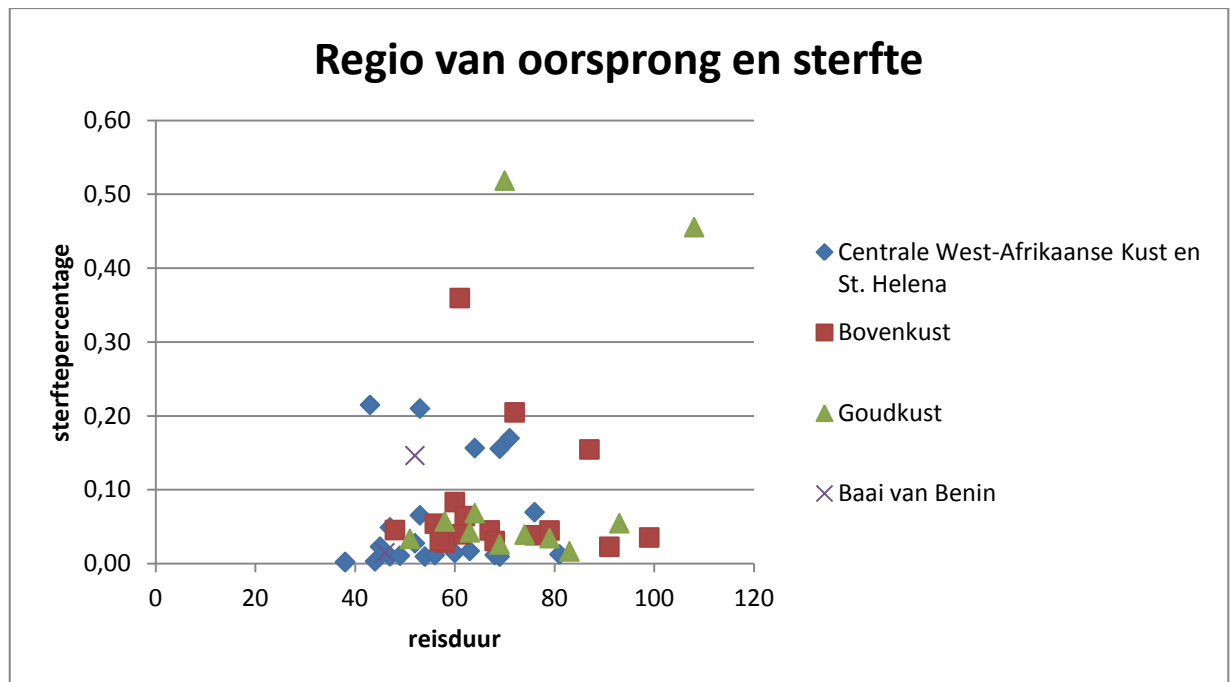
Een opvallende observatie uit grafiek 1 is dat twee slavenreizen, die aan de Goudkust de meeste slaven kochten, een buitengewoon hoog sterftepercentage hadden. Hier zal mogelijk sprake zijn geweest van buitengewone omstandigheden, zoals een opstand, schipbreuk, die voor deze sterfte heeft gezorgd. Het gebied dat volgens grafiek 1 veel minder risicovol was dan de Bovenkust (Windward Coast), was de Centrale West-Afrikaanse kust en St. Helena. Dit wordt ondersteund door de literatuur waarin de ligging van de regio van oorsprong bepalend wordt geacht voor de gezondheid van de slaven.¹⁰⁵

Al met al is het maar de vraag in hoeverre de regio van oorsprong invloed heeft gehad op de sterfte. Uit grafiek 1 wordt dit niet helemaal duidelijk, er zullen tal van binnenlandse factoren (*land-based processes*) een rol gespeeld hebben bij de sterfte. Hier is echter meer onderzoek voor nodig om deze relatie daadwerkelijk te kunnen analyseren.¹⁰⁶

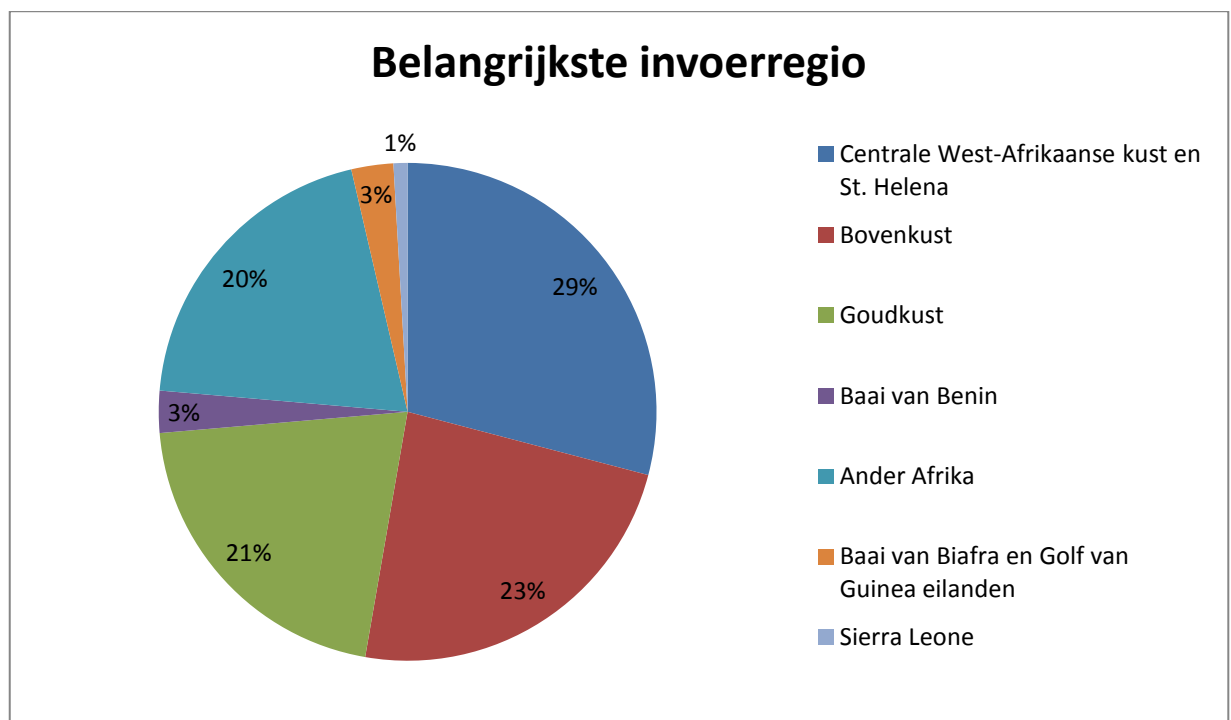
¹⁰⁴ The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Downloads' <
<http://www.slavevoyages.org/tast/database/download.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

¹⁰⁵ Postma, *The Dutch*, 252-253.

¹⁰⁶ Haines, McDonald en Schlomowitz, 'Mortality and Voyage Length', 528-529.



Grafiek 1. Relatie regio van oorsprong en sterfte (overtocht), waarbij sterfte in percentages.
 Bron: The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Downloads' <
<http://www.slavevoyages.org/tast/database/download.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

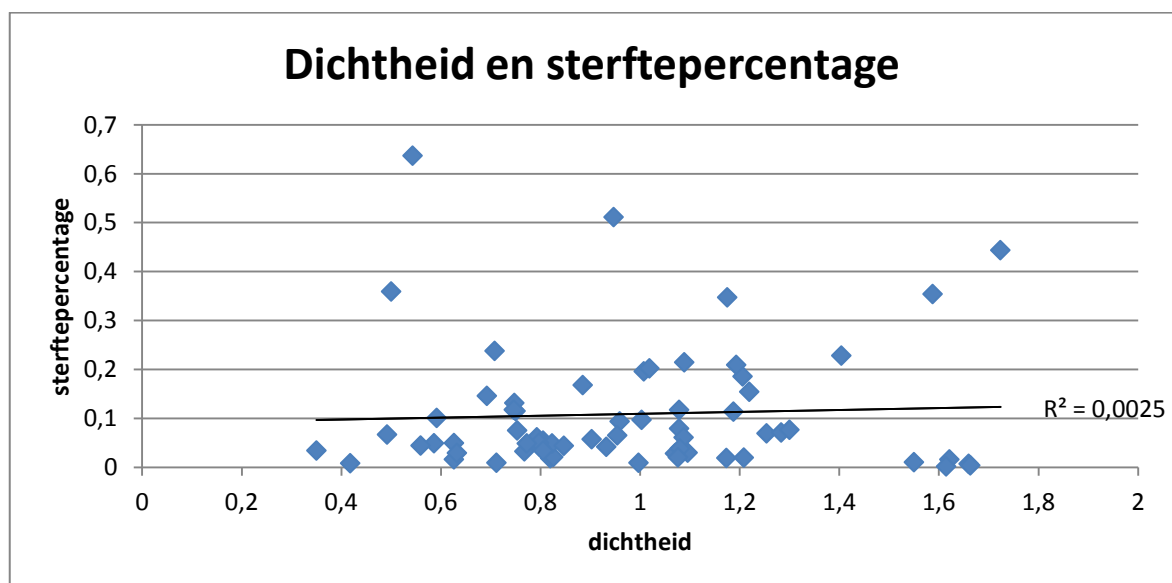


Grafiek 2. Belangrijkste invoerregio's aan West-Afrikaanse kust in procenten.
 Bron: zie grafiek 1.

3.2.2 Dichtheid en sterfte

In grafiek 3 wordt de relatie tussen dichtheid en sterfte onderzocht. In deze grafiek staan de dichtheid van het schip tijdens de overtocht (y-as) en het sterftepercentage (x-as). Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat er niet een duidelijk verband bestaat tussen de dichtheid en het sterftepercentage. Zo blijkt uit grafiek 3 dat er bij een dichtheid van meer dan 1,6 geen sprake is van een verhoogd sterftepercentage op de schepen. Dit neemt niet weg dat er in de grafiek een aantal reizen zijn waar te nemen waarvoor deze redenering wel opgaat. Zo hebben vier slavenreizen een verhoogd sterftepercentage bij een dichtheid boven de 1.

Een andere opvallende observatie is dat er bij vier reizen, die een dichtheid hebben onder of net boven de 1 een hoger sterftepercentage is. Het is de vraag of er op basis van dit soort gegevens uitspraken gedaan kunnen worden over de dichtheid en sterfte. Er ontbreken nogal wat gegevens en sommige gegevens zijn gestandaardiseerd, waardoor er mogelijk een vertekend beeld kan ontstaan.¹⁰⁷ Toch rest hier de opmerking dat er, op basis van de beschikbare gegevens voor 69 slavenreizen, geen sprake is van een sterk verband tussen dichtheid en sterfte tijdens de overtocht. Dit blijkt ook uit het R-kwadraat, dat 0,1 of kleiner is, wat duidt op een zwak verband.

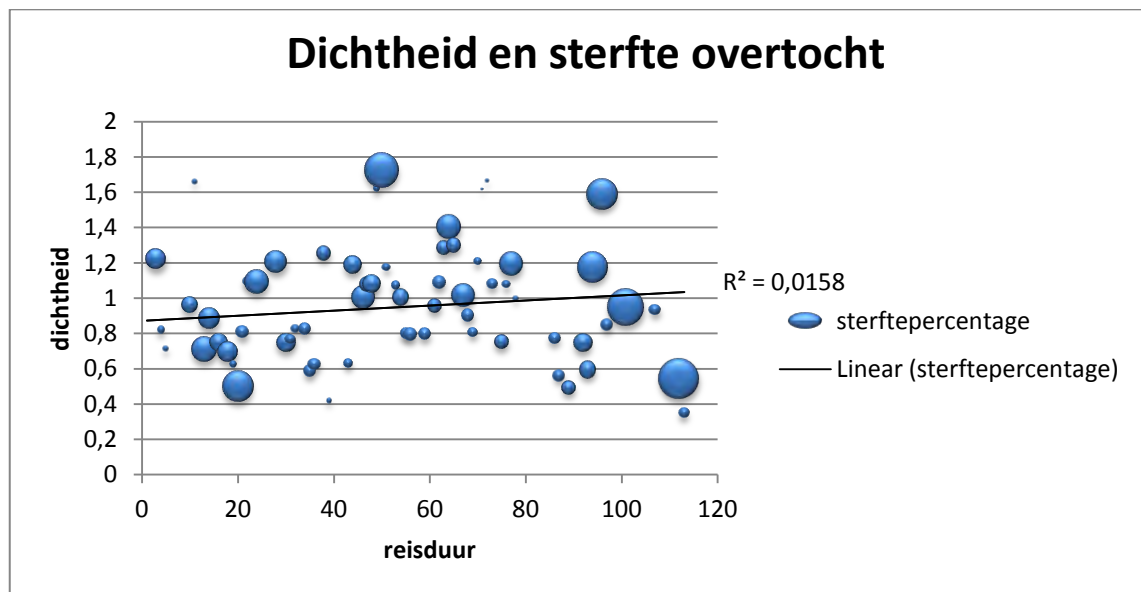


Grafiek 3. Relatie tussen dichtheid en sterfte (overtocht), waarbij sterfte in percentages.
Bron: zie grafiek 1.

In grafiek 4 en 5 (zie volgende bladzijde) zien we een soortgelijke waarneming. Ook hier nam het sterftepercentage (z), weergegeven in bellen, niet noemenswaardig toe met de dichtheid (y-as) en reisduur (x-as). Hoewel er een paar uitzondering zijn waar te nemen, blijkt ook uit deze grafiek

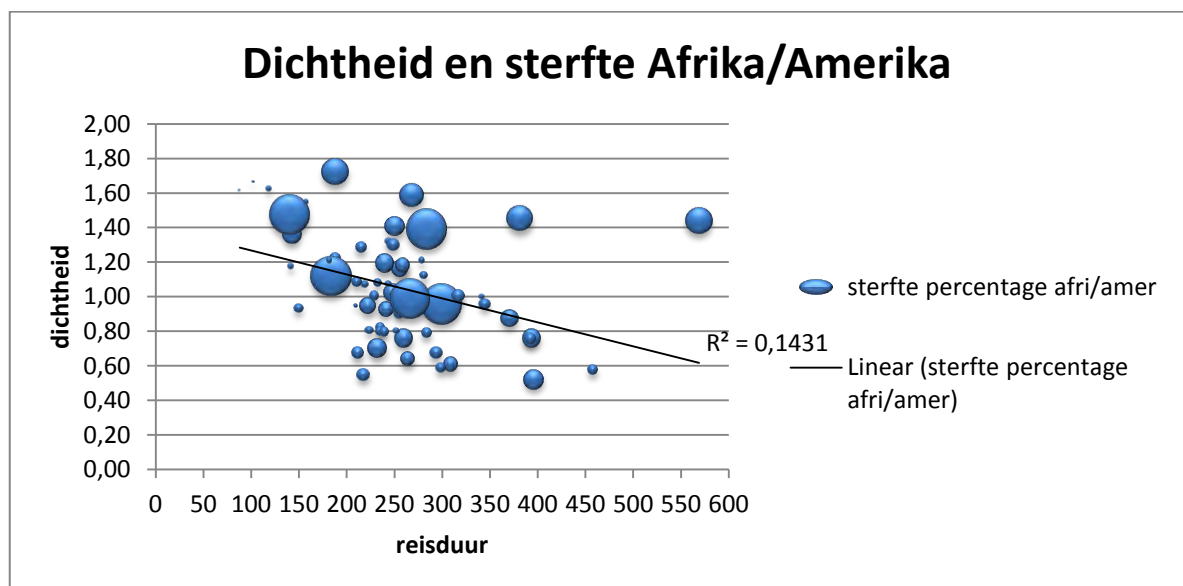
¹⁰⁷ Duquette, 'Revealing the Relationship', 536-537.

dat er geen sprake is van duidelijk verband is tussen de dichtheid van het schip en de sterfte. Er zijn namelijk ook hier een aantal reizen waar te nemen met een dichtheid onder de 0,6 die een hoger sterftepercentage laten zien. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat veel gegevens over de dichtheid tijdens de reis missen. Zo beschikt het Excel bestand voor maar 68 reizen over informatie van de dichtheid tijdens de overtocht. Hetzelfde geldt voor het sterftepercentage waar voor 69 schepen gegevens beschikbaar zijn.



Grafiek 4. Relatie dichtheid en sterfte (overtocht), waarbij sterfte in percentages (bubbelmarkering).

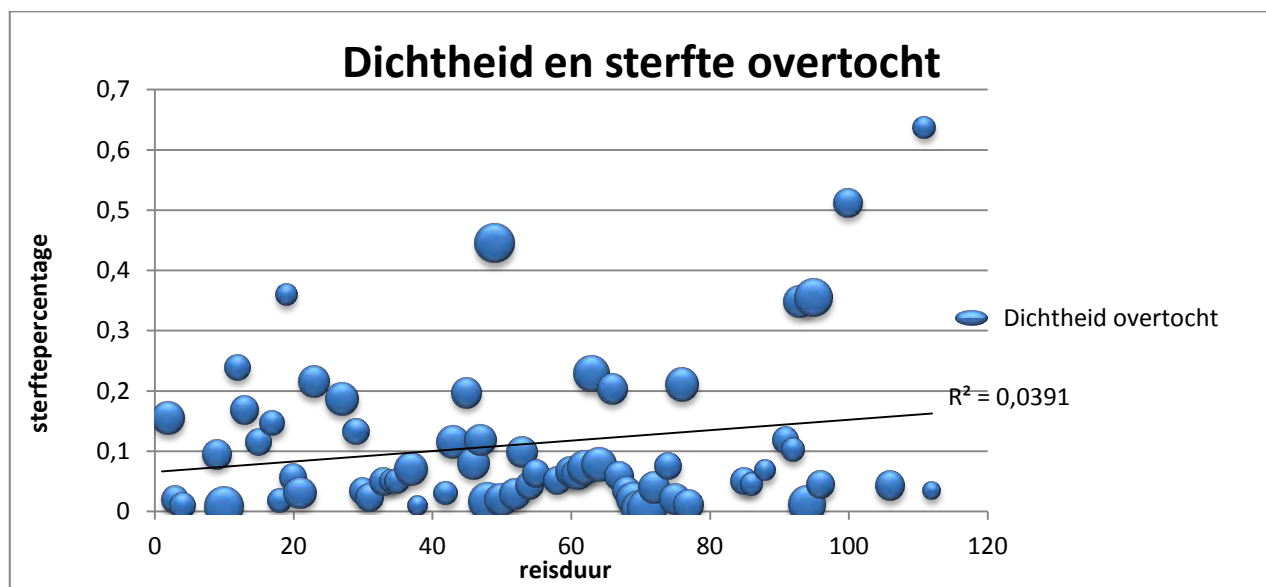
Bron: zie grafiek 1.



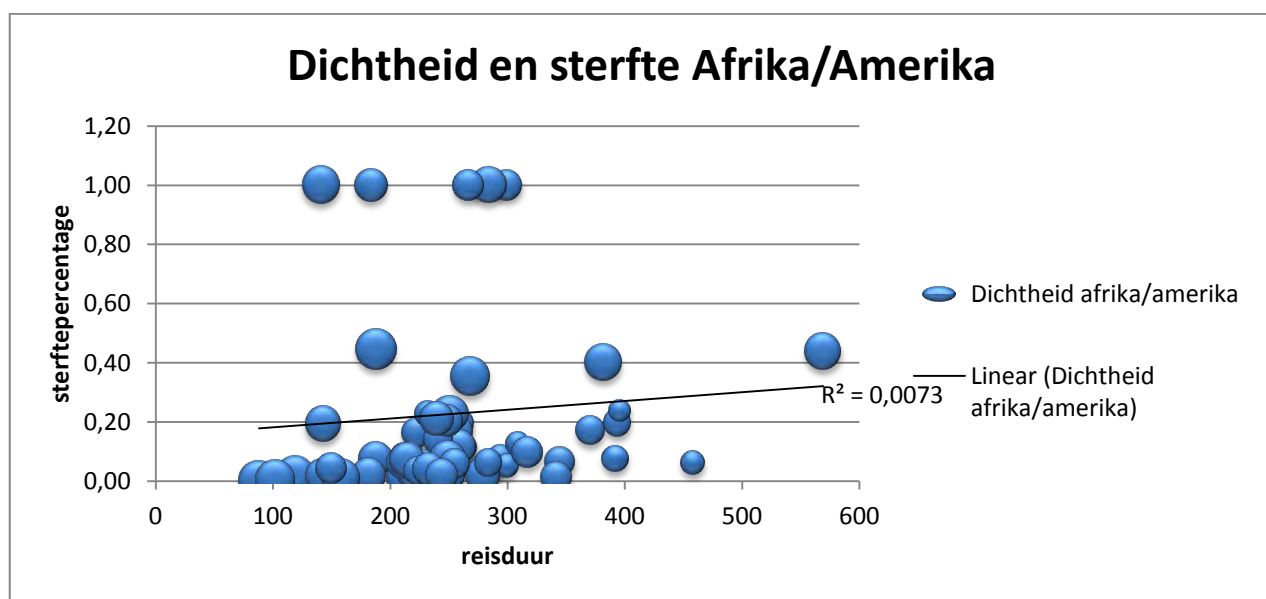
Grafiek 5. Relatie dichtheid en sterfte (Afrika/Amerika), waarbij sterfte in percentages (bubbelmarkering).

Bron: zie grafiek 1.

In grafiek 6 en 7, waarin de bellen de dichtheid van het schip (z), de reisduur (x-as) en het sterftepercentage (y-as) zijn, blijkt dat er geen duidelijk verband bestaat tussen de dichtheid van het schip en de sterfte. Een hoge of gemiddelde dichtheid betekende, zoals uit eerder grafieken al bleek, niet per se een hoger sterftepercentage. Het blijft dus de vraag in hoeverre dichtheid van invloed is geweest op de sterfte voor- en tijdens de overtocht.



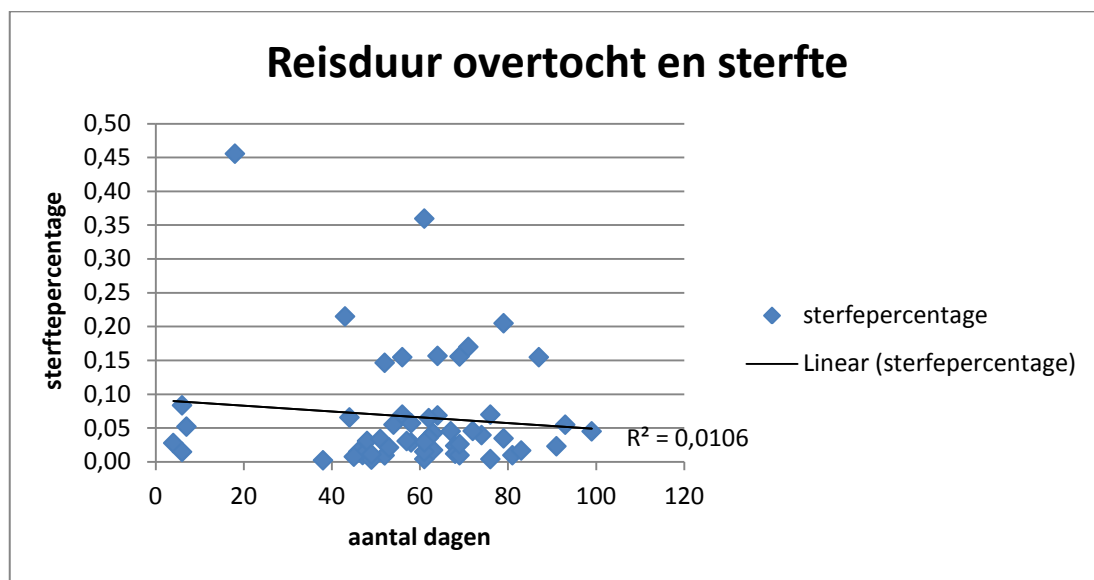
Grafiek 6. Relatie dichtheid en sterfte (overtocht), waarbij sterfte in percentages en dichtheid (bubbelmarkering).
Bron: zie grafiek 1.



Grafiek 7. Relatie dichtheid en sterfte (Afrika/Amerika), waarbij sterfte in percentages en dichtheid (bubbelmarkering).
Bron: zie grafiek 1.

3.2.3 Tijd en sterfte

In grafiek 8 wordt de relatie tussen de reisduur (x-as) en sterftepercentage (y-as) onderzocht. De algemene opvatting onder wetenschappers, zoals Emmer, Postma, Priester e.a., is dat de tijd en daarmee de snelheid waarop een reis werd voltooid van doorslaggevend belang is voor de mortaliteit.¹⁰⁸ In grafiek 8 valt op dat een langere reisduur (x-as) in veel gevallen niet leidde tot een hoger sterftepercentage (y-as). Er zijn wel een aantal uitschieters waar te nemen, maar over het algemeen nam de sterfte tijdens de overtocht niet noemenswaardig toe met het aantal dagen. Dit wordt ook ondersteund door het R-kwadraat dat 0,1 of kleiner is wat duidt op een zwak verband.



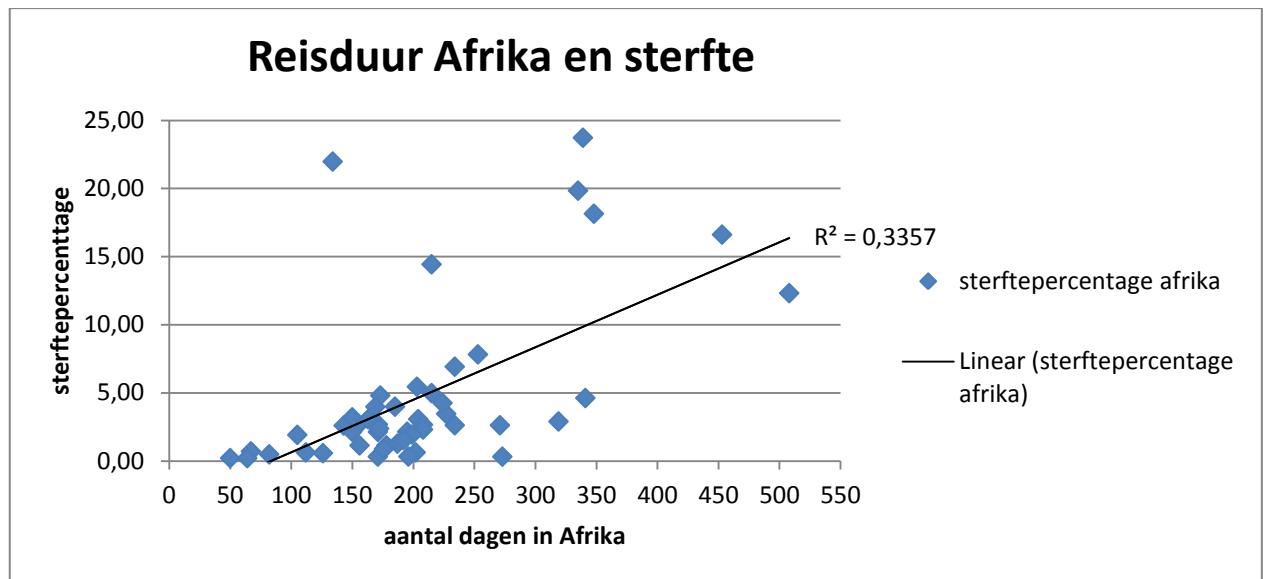
Grafiek 8. Relatie reisduur en sterfte (overtocht), waarbij sterfte in percentages.

Bron: zie grafiek 1.

Voor de periode aan de West-Afrikaanse kust geldt een andere uitspraak. Uit grafiek 9 (zie volgende bladzijde) blijkt dat het sterftepercentage (y-as) hoger wordt naarmate het aantal dagen (x-as) toeneemt. Bij een reisduur van meer dan 100 dagen zien we de sterfte langzaam toenemen. Dit wordt ondersteund door de literatuur die stelt dat de sterfte tijdens de ladingfase hoger werd naarmate het aantal dagen toenam.¹⁰⁹ Toch zijn er ook een aantal reizen waar te nemen waar geen uitzonderlijk hoge sterfte optreedt bij een toenemende reisduur.

¹⁰⁸ Emmer, *The Dutch*, 48; Priester, *De Nederlandse houding*, 10; Postma, *The Dutch*, 252-253.

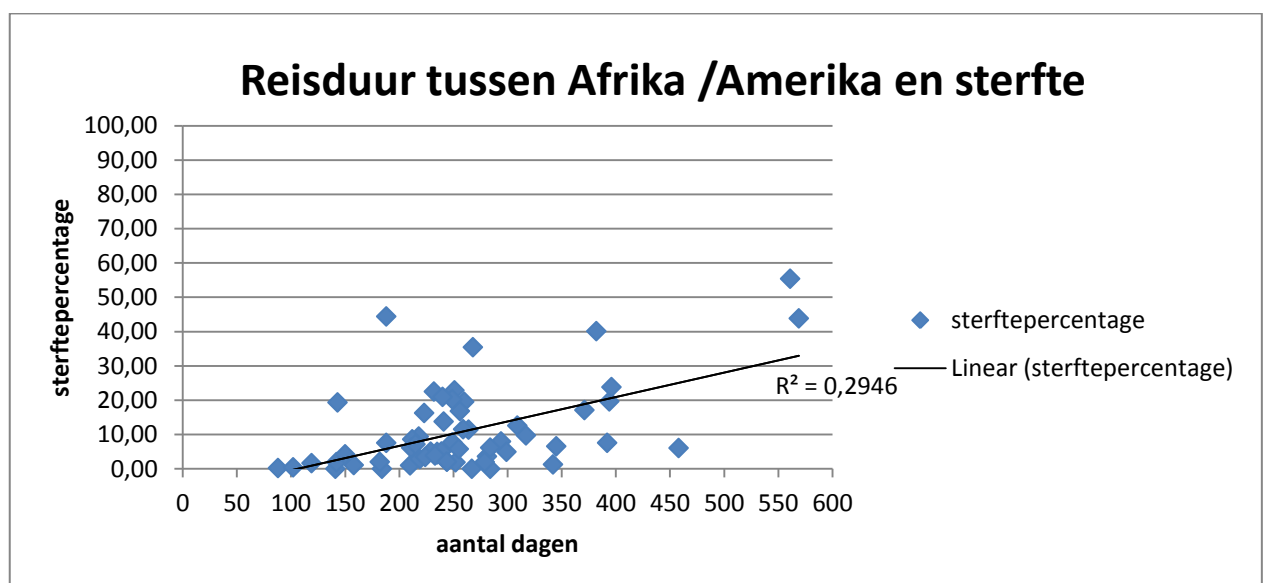
¹⁰⁹ Emmer, *The Dutch*, 48.



Grafiek 9. Relatie reisduur en sterfte (Afrika), waarbij sterfte in percentages.

Bron: zie grafiek 1.

Om een beter beeld te krijgen van de algehele invloed van de reisduur op de sterfte, wordt er ook nog gebruik gemaakt van grafiek 10 die de totale reisduur tussen Afrika en Amerika analyseert. Wat opvalt aan deze grafiek is dat het sterftepercentage (y-as) hoger wordt naarmate het aantal dagen (x-as) toeneemt. Dit blijkt ook uit het R-kwadraat van 0,29 wat duidt op een matig verband tussen de reisduur en het sterftepercentage. Het samenvoegen van de periode voor de overtocht en de overtocht levert daarmee een veel genuanceerder beeld van de invloed van tijd op de sterfte.



Grafiek 10. Relatie reisduur en sterfte (Afrika/Amerika), waarbij sterfte in percentages.

Bron: zie grafiek 1.

3.2.4 Genderverhouding (man-, vrouw-, kind-verhouding) en sterfte

De genderverhoudingen kunnen invloed hebben op de sterfte. Uit de literatuur blijkt dat vrouwen vaak beter weerbaarder waren tegen de extreme omstandigheden waaraan zij bloot werden gesteld. Uit de tabel 3, waarin voor 95 slavenreizen de genderverhoudingen zijn weergegeven, blijkt dat de MCC relatief veel vrouwen en kinderen aan boord nam. De man-, vrouw-, kind-verhouding was dan ook gemiddeld 45, 33, 23.

Uit onderzoek van Richardson en Hogerzeil bleek dat de MCC tijdens de ladingsfase eerst vooral vrouwen en kinderen kocht aan de Bovenkust (Windward Coast). De reden hiervoor is niet helemaal duidelijk, maar heeft waarschijnlijk te maken met vraag- en aanbod factoren.¹¹⁰

Vrouwen en kinderen waren namelijk makkelijker te verkrijgen, waardoor een schip sneller zijn lading kon voltooien. Op deze manier werden de sterfterisico's beperkt, omdat de slaven en bemanning minder lang aan boord waren. Het uitstellen van de inkoop van mannelijke slaven had vooral het doel om deze 'waardevolle' slaven te behoeden voor sterfte volgens Richardson en Hogerzeil.¹¹¹ Daarnaast wisselde de kwaliteit tussen slaven erg, waardoor soms gekozen werd voor de 'gezondere' vrouwen en kinderen boven de mannen.

Tabel 3. Genderverhoudingen op schepen van de MCC in procenten.

Bron: zie grafiek 1.

	Man	Vrouw	Jongen	Meisje
Aantal observaties	95	95	95	95
Minimum (in %)	31	13	2	2
Maximum (in %)	74	52	38	28
Gemiddelde (in %)	45	33	14	9
Mediaan	46	33	12	8

¹¹⁰ Richardson en Hogerzeil, 'Slave Purchasing', 173-174.

¹¹¹ Paul Lovejoy, 'The children of slavery – the transatlantic phase, Slavery & Abolition', in: *Journal of Slave and Post-Slave Studies* 27:2 (2011), 197-217, alhier 207-208.

Op basis van tabel 4, waarin de sterftepercentages onder mannen, vrouwen, jongens en meisjes worden onderzocht, kan vastgesteld worden dat de sterfte onder mannen hoger bleef dan die van de vrouwen en kinderen. Dit wordt ook ondersteund door Richardson en Hogerzeil die in hun artikel wijzen op de lagere sterfte onder vrouwen en kinderen tijdens ladingsfase en de overtocht.¹¹² De literatuur stelt dat dit mogelijk te maken heeft met de onderkomens en het feit dat vrouwen vaker aan dek mochten komen.¹¹³ Deze observaties zullen echter door andere studies moeten worden ondersteund, want er missen nu nog veel gegevens over de sterfteverhoudingen voor- en tijdens de reis. De waarnemingen in tabel 4 dienen daarom ook kritisch bekeken te worden, aangezien er voor de sterftepercentages minder gegevens beschikbaar zijn. Als gevolg daarvan kan er een vertekend beeld ontstaan van de invloed van genderverhoudingen op de sterfte.

Tabel 4. Gender en sterfte op schepen van de MCC in procenten.

Bron: zie grafiek 1.

	Man	Vrouw	Jongen	Meisje
Aantal observaties	44	44	44	44
Minimum (in %)	0,21	0,29	0,30	0,27
Maximum (in %)	22,31	9,5	3,18	1,65
Mediaan	2	2	1	1
Sterftepercentage overtocht (in %)	2,88	2,12	0,77	0,78

¹¹² Richardson en Hogerzeil, 'Slave Purchasing', 185-186.

¹¹³ Postma, *The Dutch*, 258.

H4: Conclusie

Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat er niet voor alle variabelen een duidelijke relatie is waar te nemen. Zo blijkt er tussen de variabele dichtheid en sterfte geen noemenswaardige relatie te bestaan. Wanneer de dichtheid van een schip toenam, betekende dit niet per definitie dat de sterfte hoger werd. Dit komt waarschijnlijk door het ontbreken van bepaalde gegevens, die zoals Duquette aangaf in zijn artikel, leiden tot een vertekend beeld over de invloed van dichtheid op de mortaliteit.¹¹⁴

De regio van oorsprong heeft volgens de literatuur invloed op de sterfte.¹¹⁵ Dit wordt niet helemaal duidelijk uit de grafiek, doordat er aan de centrale West-Afrikaanse kust ook sterfte optrad. Het is dus niet zo, zoals Postma beweert, dat er tussen Guinea en Loango een groot verschil in sterfte was.¹¹⁶ De waarneming van Postma dient daarom enigszins afgezwakt te worden, omdat veel binnenlandse factoren nog niet meegenomen zijn in onderzoek.

Voor de variabele tijd kan vastgesteld worden dat zij van de vier onderzochte variabelen nog wel de meeste invloed heeft op de sterfte. Uit de gemaakte grafieken blijkt dat de sterfte toenam naarmate een reis langer duurde.¹¹⁷ Tijd is echter een veel 'bredere' variabele, doordat deze ook indirect verbonden is met andere variabelen. Zo wordt de tijd of reisduur van een schip bepaald door de regio waar de slaven vandaan werden gehaald, zoals al opgemerkt in hoofdstuk 1. Daarbij spelen ook genderverhoudingen een rol, omdat een schip pas aan zijn overtocht kon beginnen, wanneer er genoeg mannelijke slaven aan boord waren.

De genderverhoudingen hebben volgens Richardson en Hogerzeil invloed op de sterfte.¹¹⁸ Een groot aantal vrouwen aan boord betekende echter niet dat de sterfte per se lager was. Uit de tabellen blijkt dat de sterfte onder vrouwen en kinderen gemiddeld lager was dan die onder mannen. De literatuur stelt dat dit mogelijkwerijs te maken heeft met de onderkomens en het feit dat vrouwen vaker aan dek mochten komen.¹¹⁹

Concluderend zou opgemerkt kunnen worden dat de variabele regio van oorsprong en tijd nog wel de meest invloed hebben op de sterfte. Deze observaties worden ook ondersteund door de literatuur uit hoofdstuk 1. Toch is er nog meer onderzoek nodig om deze aannames verder te kunnen onderbouwen voor de MCC. Voor de andere twee variabelen, dichtheid en genderverhoudingen zijn te weinig of minder gedetailleerde gegevens beschikbaar. Hierdoor is het lastig om voor deze variabelen uitspraken te kunnen doen. De opbrengst van dit onderzoek

¹¹⁴ Duquette, 'Revealing the Relationship', 536-537.

¹¹⁵ Bernhard Bailyn, 'Considering the Slave Trade', 246.

¹¹⁶ Postma, *The Dutch*, 253.

¹¹⁷ Emmer, *The Dutch*, 48.

¹¹⁸ Richardson en Hogerzeil, 'Slave Purchasing', 185.

¹¹⁹ Postma, *The Dutch*, 258.

is dat er nieuw licht is geworpen op vergelijkend onderzoek naar de sterfte voor en tijdens de reis. Door zowel de periode aan de West-Afrikaanse kust als de overtocht te analyseren ontstaat er een veel completer beeld van de variabelen. Desalniettemin zijn er nog veel beperkingen die de uitkomsten kunnen vertekenen, zoals in het geval met de dichtheid en de genderverhoudingen. Nieuw vergelijkend onderzoek naar de sterfte voor en tijdens de reis zou zich moeten richten op de genderverhoudingen, dichtheid en de invloed van de regio van oorsprong, aangezien hier nog veel winst valt te behalen.

Bibliografie

Bron (omgezet SPSS bestand)

The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Downloads' <

<http://www.slavevoyages.org/tast/database/download.faces>> [geraadpleegd op 16-04-2015].

Websites

David Eltis, 'Construction of the Trans-Atlantic Slave Trade Database: Sources and Methods',

Trans-Atlantic Slave Trade Database

<<http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-02.faces>> [geraadpleegd op 04-05-15].

David Eltis, 'Construction of the Trans-Atlantic Slave Trade Database: Sources and Methods',

Coverage of the Slave Trade <[http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-](http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-02.faces)

[02.faces](http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-02.faces)> [geraadpleegd op 16-04-2015].

Den Heijer, Henk, 'Oratie den Heijer', *Het slavenchip* < <http://media.leidenuniv.nl/legacy/oratie-den-heijer-110411.pdf>> [geraadpleegd op 20-02-15].

Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Assessing the Slave Trade'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>> [geraadpleegd op 15-05-2015].

The Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'History of the project'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/about/history.faces>> [geraadpleegd op 17-04-2015].

Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Introductory Maps'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/intro-maps/04.jsp>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Voyage map'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Universiteit Leiden, 'Statistiek voor Historici'

<<http://www.let.leidenuniv.nl/history/RES/stat/html/les10.html>> [geraadpleegd op 22-05-2015].

Zeeuws Archief, 'De reis op de kaart' <<http://eenigheid.slavenhandelmcc.nl/wp-content/uploads/kaartx-Norman-B.-Leventhal-Center.jpg>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Literatuur

Bailyn, Bernhard, 'Considering the Slave Trade: History and Memory', in: *The William and Mary Quarterly* 58:1 (2001), 245-252.

Behrendt, Stephen D., 'Crew mortality in the transatlantic slave trade in the eighteenth century', in: *Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 18:1 (2008), 49-71.

Cohn, Raymond L. en Richard A. Jensen, 'The determinants of slave mortality rates on the middle passage', in: *Explorations in Economic History* 19:3 (1982), 269-282.

Curtin, Philip, *The Atlantic slave trade: a census* (Madison, 1969).

Darymple Smith, Angus en Ewout Frankema, 'Slave Ship Provisioning, c. 1680-1780, Did the Atlantic Trade Boost West African Agriculture?', Wageningen University Working Paper, 2015.

Duquette, Nicolas L., 'Revealing the Relationship Between Ship Crowding and Slave Mortality', in: *The Journal of Economic History* 74:2 (2014), 535-552.

Eltis, David en Stanley L. Engerman, 'Fluctuations in Sex and Age Ratios in the Transatlantic Slave Trade, 1663-1864', in: *The Economic History Review* 46:2 (1993), 308-323.

Eltis, David, en David Richardson, 'West Africa and the transatlantic slave trade: New evidence of long-run trends', in: *Slavery & Abolition: A journal of Slave and Post-Slave Studies* 18:1 (1997), 16-35.

Emmer, P.C., *The Dutch slave trade 1500-1850* (New York-Oxford, 2006).

Haines, Robin en John McDonald en Ralph Schlomowitz, 'Mortality and Voyage Length in the Middle Passage Revisited', in: *Economic History* 38:1 (2001), 503-533.

Klein, Herbert S., Stanley L. Engerman, Robin Haines en Ralph Schlomowitz, 'Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective', in: *William & Mary Quarterly* 58:1 (2001), 93-118.

Law, Robin, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on African Society* (New York, 1991).

Lovejoy, Paul E., *A history of slavery in Africa* (Cambridge, 1983).

Lovejoy, Paul E., 'The children of slavery – the transatlantic phase, Slavery & Abolition', in: *Journal of Slave and Post-Slave Studies* 27:2 (2011), 197-217.

Manning, Patrick, *Slavery and African life: occidental, oriental and African slave trades* (Cambridge, 1990).

Miller, Joseph C., 'Mortality in the Atlantic Slave Trade: Statistical Evidence on Causality', in: *The Journal of Interdisciplinary History* 11:3 (1981), 385-423.

Mustakeem, Sowande, 'I Never Have Such a Sickly Ship Before: Diet, Disease, and Mortality in 18th-Century Atlantic Slaving Voyages', in: *The Journal of African American History* 93:4 (2008), 474-496.

Nunn, Nathan, 'The Long-Term Effect of Africa's Slave Trades', in: *The Quarterly Journal of Economics* 123:1 (2008), 139-176.

Paesie, Ruud, *Geschiedenis van de MCC* (Zutphen, 2014).

Postma, Johannes, 'A reassessment of the Dutch Atlantic Slave Trade', in Johannes Postma and Victor Enthoven (red.), *Riches from Atlantic Commerce; Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, 5, (Leiden, 2003), 115-138.

Postma, Johannes, *The Atlantic Slave Trade* (Gainesville, 2005).

Postma, Johannes, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge, 2008).

Priester, Laurens R., *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1596-1863* (Rotterdam, 1986).

Reinders Folmer-van Prooijen, Corrie, *Van goederenhandel naar slavenhandel: de Middelburgse Commercie Compagnie 1720-1755* (Middelburg, 2000).

Richardson, David, 'Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade', in: *The William and Mary Quarterly* 58:1 (2001), 69-92.

Richardson, David, 'Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution', in: *Journal of African History* 30:1 (1989), 1-22.

Richardson, David en Simon J. Hogerzeil, 'Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade, 1751-1797', in: *Journal of Economic History* 67:1 (2007), 160-190.

Richardson, David, 'The Cost of Survival: The Transport of Slaves in the Middle Passage and the profitability of the 18th- Century British Slave Trade', in: *Explorations in Economic History* 24:1 (1987), 178-196.

Steckel, Richard H. en Richard A. Jensen, 'Determinants of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade', NBER Cambridge MA Working Paper, 1985.

Steckel, Richard H. en Richard A. Jensen, 'New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade', in: *Journal of Economic History* 46:1 (1986), 57-77.

Unger, W.S., 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel I: Beknopt overzicht van de Nederlandse slavenhandel in het algemeen', in: *Economisch Historisch Jaarboek* 26 (1956), 1-174.

Unger, W.S., *Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II : De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie, 1732-1808* (Den Haag, 1961).

Vos, Jelmer, 'The Slave Trade from the Windward Coast: The Case of the Dutch, 1740-1805', in:
African Economic History 38:1 (2010), 29-51.

Bijlagen

Kaarten

Kaart 1: West-Indische paskaart van Hendrick Doncker



Van: Zeeuws Archief, 'De reis op de kaart' <<http://eenigheid.slavenhandel.mcc.nl/wp-content/uploads/kaartx-Norman-B.-Leventhal-Center.jpg>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Kaart 2: Uitsnede van Boven- en Westkust



Van: Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Voyage map'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Kaart 3: Uitsnede van centraal West-Afrikaanse kust



Van: Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Voyage map'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>> [geraadpleegd op 02-06-2015].

Kaart 4: Uitsnede van handelsregio in Zuid-Amerika



Van: Trans-Atlantic Slave Trade Database, 'Voyage map'

<<http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>> [geraadpleegd op 02-06-2015].