

van bijna €60.000 ongeveer €60 miljoen zijn.³⁵ Het ligt voor de hand dat de Republiek der Verenigde Nederlanden, gezien haar zeer dominante positie aan de Goudkust, een belangrijke rol heeft gespeeld in de slavenhandel. Nederlandse historici gaat er in het algemeen van uit dat het Nederlands aandeel slechts vijf procent was. In de hoofdstukken 21 en 22 kom ik hier uitgebreid op terug. De West-Indische Compagnie beschikte rond het midden van de zeventiende eeuw over de volgende forten/handelsposten langs de Goudkust:

Fort Egya. In 1647 bouwden de Nederlanders in Egya, gelegen aan de Goudkust, een van hun eerste *comptoirs* (handelsplaatsen) in dit gebied en noemden het Fort Egya. Egya lag op een kanonschot afstand ten oosten van Anomabu. In 1664 wordt de vestiging veroverd door de Engelsen. Het fort is ook bekend onder de naam Fort Aggia.³⁷

Fort Santo Antonio. Dit fort lag in Axim en werd in 1642 op de Portugezen veroverd. Na de verovering kregen de Portugezen vrije aftocht en hun bondgenoten vrij passage. Met de politieke leiding van Axim werd een verdrag gesloten (Treaty of Axim) om de situatie te normaliseren.³⁸ Het verdrag hield onder meer in een declaratie van vijandigheid tegenover de vijanden van de Hollanders. De Hollanders eisten ook controle over de buitenlandse zaken van de staat.³⁹ Met de verovering van Axim werden de Hollanders de belangrijkste macht in de omgeving.^{40,41} Tussen 1664 en 1666 werd het fort korte tijd bezet door de Engelsen.

Fort Elise Carthago. Omdat de Ankobra rivier een belangrijke transportweg was voor de goudhandel hieven de Hollanders van af 1650 een tol voor hen die de rivier gebruikten. Het tolhuis nabij de monding van de rivier was Fort Elise Carthago.⁴²

Fort Hollandia. De Grote Keurvorst Frederik Willem I van Brandenburg had in zijn jeugd veel tijd in Nederland doorgebracht. In 1680 zond hij voor het eerst twee schepen naar West-Afrika, een er van, de *Morian*, keerde terug beladen met goud en ivoor. In 1682 zond hij weer een expeditie naar Afrika om zijn eerste kolonie in het huidige Ghana te vestigen. Men bouwde er het fort *Groot-Frederiksburg*. Vanuit de kolonie werd gehandeld in slaven, goud, ivoor, struisvogelveren, zout en gom. Hij ondervond grote concurrentie van de WIC. In 1717 werd de kolonie aan de Nederlanders verkocht, zij hernoemden het fort Fort Hollandia. In 1815 werd het fort verlaten en in 1872 kwam het in Engels bezit.⁴³

Fort Ruychaver. Dit fort was een handelspost in het binnenland van de Goudkust. Het bestond tussen 1654 en 1660 en lag op de oever van de Ankobra rivier. De post was vernoemd naar Jacob Ruijghaver, de directeur van de WIC die opdracht voor de bouw gaf. De post was vooral bedoeld voor het bevorderen van de goudhandel vanwege het feit dat er tal van goudmijnen rond de post lagen. Vermoedelijk was het niet een echt fort maar vooral een eenvoudig handelshuis met enkele kleinere hutten er om heen voor het personeel. Lokale stammen vernielden in 1660 de post. De Hollanders gaven het op en de post werd niet herbouwd. In 1830 keerden zij echter terug en begonnen er hun eigen goudmijn.⁴⁴

Fort Dorothea. Dit fort werd in 1682 door Frederik Willem I van Pruisen gesticht in een poging om een deel van de Afrikaanse koek binnen te halen. Het werd een mislukking en de Nederlanders namen het fort in 1687 over.⁴⁵

venhandel. Bij de Vrede van Utrecht in 1713 her kreeg de RAC haar oude status. Als gevolg van dit verdrag kreeg de RAC van de Spanjaarden ook het Asiento Contract toegewezen voor de levering van slaven aan Spaanse kolonies in Zuid Amerika. De RAC handelde hierbij als subcontractor van de *The South Sea Company*, een nieuwe onderneming die ook de forten en handelsposten in Afrika beheerde. De onderneming beschikte over dertien handelsposten en forten in Afrika. In 1731 stopte de RAC met het vervoeren van slaven, men liet het over aan het bedrijfsleven. Tussen 1662 en 1731 vervoerde de onderneming tweehonderdentwaalfduizend slaven waarvan er vierenveertigduizend onderweg stierven.²⁷

Tegen het einde van de dertiger jaren van de achttiende eeuw was Bristol Englands belangrijkste thuishaven van slavenschepen. Alleen al in het jaar 1750 vervoerde schepen uit Bristol achtduizend van de twintigduizend slaven die dat jaar naar de Caraïbische zee en Noord-Amerika werden getransporteerd. In de tweede helft van de achttiende eeuw nam Liverpool de leiding over.²⁸ Aanvankelijk, rond 1730, voeren jaarlijks zo'n vijftien Liverpoolse schepen uit voor het vervoer van slaven van Afrika naar de Caraïbische Zee en Amerika. Tegen 1750 waren het er al vijftig per jaar, rond 1770 was dit aantal al opgelopen tot honderd schepen per jaar. Tijdens de twee decennia vóór de afschaffing van de slavernij in 1807 steeg het aantal schepen dat jaarlijks in de slavenhandel bezig was tot zo'n honderdttwintig tot honderddertig per jaar. Op dat moment kwam waarschijnlijk driekwart van alle Europese slavenschepen uit Liverpool. Het laatste Britse slavenschip (volgens Lloyd's Register), de *Kitty's Amelia*, verliet Liverpool onder bevel van Kapitein Hugh Crow in juli 1807.^{29,30,31} Ook hier geeft slavevoyages.org een ander beeld. Volgens dit register zou de *Abigail* het laatste Engelse schip geweest moeten zijn. Dit schip (reizen: 80005, 8006 en 80007) zou tussen 1800 en 1801 drie reizen van West-Afrika naar Kingston op Jamaica gemaakt moeten hebben. Dat is technisch onmogelijk. Ik kom, zoals eerder opgemerkt, op deze verschillen later terug. Tussen 1662 en 1807 vervoerden Britse slavenschepen 3.415.500 tot slaaf gemaakte Afrikanen naar het Caraïbisch gebied en Noord-Amerika. Van dit aantal overleefden 2.900.800 de overtocht.³²

The French Compagnie du Sénégal

De eerste serieuze Franse onderneming in Afrika was de *Compagnie du Sénégal*. De onderneming werd gesticht in 1673. De onderneming was geen lang leven beschoren, ze werd in 1701 opgevolgd door de *Compagnie de Guinée et de l'Assiente des Royaumes de la France*.³³ Het doel van de Franse activiteiten was het leveren van slaven voor de suikerplantages op de Caraïbische eilanden Saint Dominique (Haïti), Martinique en Guadeloupe.³⁴ In 1720 verdween de onderneming om in 1748 opnieuw opgestart te worden. De Franse deelname in de slavenhandel vond vooral plaats in de tweede helft van de achttiende eeuw. Alles bij elkaar vervoerden de Fransen 1.381.000 Afrikanen naar hun kolonies in het Caraïbische gebied. Van deze kolonies was Saint Dominique (Haïti) veruit de belangrijkste. Frankrijk heeft weinig plezier van haar belangrijkste Caraïbische kolonie gehad, al in 1804 werd deze, na een slavenopstand, zelfstandig.³⁵

al te groot. De terugreis naar Europa was geen gemakkelijke reis vanwege de heersende winden. Je moest de doldrums oversteken en dan naar de Benedenwindse Eilanden in de Caraïbische zee, een tocht die door windstiltes vaak veel tijd kostte. Als je water of voedsel nodig had maakte je een stop in Barbados of misschien in Martinique. Met een beetje geluk pikte je hier de noordoostpassaat op. Deze wind waait nabij Barbados meestal bijna oostwaarts. Vervolgens maakte je een hele grote bocht naar bakboord om ter hoogte van Bermuda of Nieuw Amsterdam de westelijke winden op te pikken die je zonder veel problemen naar Het Kanaal brachten. Als de reis door gebrek aan wind te lang duurde maakte je een stop in Nieuw Amsterdam om water en voedsel te laden. Uit en thuis duurde zo'n reis ergens tussen de 15 en 20 maanden. Een groot probleem was dan nog het orkaanseizoen, dat liep van 1 juni tot 1 december. Soms wachtte men gedurende dit seizoen in Barbados of Martinique tot de orkanen voorbij waren. Gemiddeld kwamen er in de Caraïbische orkaanbelt zo'n 28 orkanen met windsnelheden van 200 km per uur of meer voor, dat is gemiddeld een per week. Geen enkel zeilschip in de zeventiende of achttiende eeuw kon een dergelijke orkaan overleven.

Nadat de WIC Brazilië veroverd had kon je na leeglossen in West-Afrika ook vanuit Elmina slaven meenemen naar Brazilië. Het ladingaanbod in Brazilië was veel groter dan in West-Afrika. Na lossen laadde je dus hier suiker, tabak of katoen voor West-Europa. In feite had je dus al vóór 1654 een vorm van Driehoekshandel. De afstand van Elmina naar Pernambuco was niet zo heel groot en het weer was bijna altijd heel goed, dus de noodzakelijke voorzieningen voor slaven aan het schip waren beperkt. Je loste de slaven in Brazilië en volgde, zoals boven beschreven, je reis via de Bovenwindse Eilanden, West-Atlantische Oceaan en dan het Kanaal.

Na 1654 veranderde het beeld. Brazilië was weg, je kocht slaven op de Afrikaanse kust en vervoerde ze naar het Caraïbisch gebied, je loste de slaven en laadde zout, suiker, katoen, rum voor de thuismarkt in West-Europa. Je voer dus uit en thuis vol. Het alternatief was een retourreis met ivoor, gom en goud direct vanuit Elmina naar Europa. Echter ook bij een dergelijke retourreis was je ge-dwongen, vanwege de heersende winden, om vlak langs Barbados of Martinique te zeilen. Het maakte dus zeiltechnisch helemaal niets uit of je een normale retourreis van de Goudkust naar Europa maakte of je maakte na leeglossen een slavenreis naar het Caraïbisch gebied. De beschikbare lading bepaalde dus welke keuze gemaakt werd.

Het is niet zo dat rederijen en kapiteins op pad gingen met het uitgesproken doel om slavenhandel te bedrijven. De slavenvaart was een tussenvaart tussen twee vormen van ladingen. Eenmaal leeg in West-Afrika was er soms weinig lading voor West-Europa. De Driehoekshandel was een perfect voorbeeld van hoe de commerciële scheepvaart werkte.

Behalve slaven was er geen ladingaanbod van West-Afrika voor het Caraïbisch gebied. Zonder slaven zou je dus leeg naar het Caraïbisch gebied moeten zeilen en daar zout, suiker, tabak, katoen en rum voor de West-Europese thuismarkt moeten oppikken of wachten tot dat je in West-Afrika genoeg lading bij elkaar geharkt had voor een rechtstreekse retourreis. In Europa was veel vraag naar de Caraïbische ladingen. Er was ook geen enkele slavenhaler die leeggelost in Curaçao, Suriname of Sint Eustatius leeg naar West-Afrika terug zou varen om opnieuw slaven te laden. Dat kon ook niet omdat de weer- en windtoestanden dat niet toelieten. Zie ook bijlage 4. Het vervoer van slaven was de schakel in de Driehoekshandel