

Rotterdam	
12000	à 3½ P. ^z aan Jacob van Ouderkerk, van Amsterdam, op een pak Lakens in d' Elisabeth, Pieter Moeder H ^{er} Verdoes & Harebroek.
40000	à 14 P. ^z aan Pieter van Herzelen, van de kust van Guine, ter slaven handel, de nique, S ^{te} Domingo, Guarde Louise & v ^{er} zigge p ^{er} Nantes op goederen & i Caske i Cap ^{te} Pierre Dubiet
40000	voor de dubbele fourtage. H ^{er} Barons & Verdoes.

Het koloniale en slavernijverleden van de rechtsvoorgangers van a.s.r.

Onderzoek verricht door historisch
onderzoeksbureau Stad en Bedrijf
in opdracht van a.s.r.

Inhoud

Inleiding	3
Taal en terminologie	4
Methode	5
Opzet	6
1. Rotterdam, verzekeringen en windhandel	8
1.1 De oprichting van Stad Rotterdam	9
1.2 Directeuren en aandeelhouders	10
1.3 Het eerste jaar van Stad Rotterdam	12
Samengevat	13
2. Stad Rotterdam en trans-Atlantische mensenhandel	14
2.1 De West-Indische Compagnie en slavenhandel	15
2.2 Stad Rotterdam en de WIC	17
2.3 'Lorrendraaiers'	20
2.4 Particuliere slavenhandelaren	21
Samengevat	30
3. Stad Rotterdam, slavernij en emancipatie in de negentiende eeuw	31
3.1 Suiker, tabak en koffie	31
3.2 Directeur Meijners en plantagefinanciering	34
3.3 Directeur Fauchey en plantage Visserszorg	35
3.4 Rotterdamse Ladies Anti-Slavery Committee	37
3.5 Directeur Blom stemt voor de emancipatie	39
Samengevat	45
4. Rechtsvoorgangers van a.s.r., slavernij en koloniale dwangarbeid in Azië	47
4.1 Stad Rotterdam en de Verenigde Oost-Indische Compagnie	49
4.2 Fortuin zoeken in Batavia	52
4.3 De Nederlandsche Handel-Maatschappij	52
4.4 Stad Rotterdam en de NHM	55
4.5 Andere rechtsvoorgangers van a.s.r. en de NHM	57
4.6 Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij	58
Samengevat	62
5. Erfenissen en doorwerkingen van slavernij en kolonialisme	64
5.1 Roep om erkenning	64
5.2 Doorwerkingen	66
5.3 Bewustwording bij a.s.r.	67
In het kort	69
Bibliografie	71
Literatuur	71
Archiefmateriaal	73
Digitale bronnen en databases	73

Inleiding

Meer dan driehonderd jaar geleden werd de oudste rechtsvoorganger van a.s.r. opgericht: *Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam Anno 1720* (hierna: Stad Rotterdam). Ondanks een onzekere start in een tijd van investeringsbubbels, groeide Stad Rotterdam uit tot een van de grootste verzekeringsmaatschappijen van Rotterdam en werd ze de oudste van het Europese vasteland. Tot de hoofdactiviteiten van Stad Rotterdam in de achttiende eeuw behoorde het verzekeren van internationale scheepvaart en goederentransport. Dat betekende dat de verzekeringsmaatschappij betrokken raakte bij de koloniale en slavernij-gerelateerde scheepvaart, handel en goederenverkeer van grote handelscompagnieën en kleine particulieren. Zoals in dit onderzoek wordt aangetoond, faciliteerde Stad Rotterdam het koloniale systeem en maakte de verzekeringsmaatschappij deel uit van de financiële keten rondom slavenhandel en slavernij.

In de geschiedschrijving over Nederlandse overheidsinstellingen, bedrijven en personen wordt sinds enkele jaren meer aandacht geschonken aan het koloniale en slavernijverleden. Zo hebben grote steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht onderzoek laten doen naar het slavernijverleden van hun stadsbesturen, zijn er onderzoeken gedaan naar het slavernijverleden van provincies, evenals naar de betrokkenheid van bedrijven in de financiële sector bij de slavernij. Onder meer ABN AMRO, InsingerGillissen en De Nederlandsche Bank hebben rapporten gepubliceerd over hun betrokkenheid bij slavernij en slavenhandel. Deze onderzoeken dragen bij aan de bewustwording over het verleden en geven nieuwe kennis over de verwevenheid van de overheid, steden en financiële instellingen met het koloniale verleden.

Voorheen werd het belang van koloniale en slavernij-gerelateerde activiteit veelal gemeten aan de hand van puur economische maatstaven. De West-Indische Compagnie werd, in tegenstelling tot de Verenigde Oost-Indische Compagnie, bijvoorbeeld als weinig succesvol gezien omdat die de Nederlandse staatskas nauwelijks spekte. Dat het handelen van beide compagnieën resulteerde in het transport van honderdduizenden slaafgemaakte Afrikanen en Aziaten die onder Nederlandse vlag naar Noord- en Zuid-Amerika, Zuid-Afrika of de Indonesische Archipel werden verscheept, bleef lange tijd onderbelicht. Dat gold al helemaal voor het perspectief van de slaafgemaakten zelf. Zij waren zich veelal niet bewust van hun eigen winstgevendheid voor degenen die zich hun eigenaar noemden en ook niet van de verkoopcijfers van de producten die zij onder dwang verbouwden. Abstracte winst- of verliescijfers voor anderen ten spijt, de levensloop van ieder van hen werd ingrijpend en permanent veranderd door het maandenlange transport en de daaropvolgende dwangarbeid onder de meest erbarmelijke omstandigheden in de koloniën.

In eerdere gedenkboeken en wetenschappelijke publicaties over de bedrijfsgeschiedenis van a.s.r. en zijn rechtsvoorgangers werd – hetzij erg summier – al verwezen naar de betrokkenheid van Stad Rotterdam bij slavernij en slavenhandel.¹ Zo schreef Bothenius Brouwer in het gedenkboek bij het tweehonderdjarig bestaan van Stad Rotterdam in 1920 dat ‘de slavenhandel aanleiding [gaf] tot assurantie van het gekleurd menschen-materiaal, soms ook tot vergoeding wegens schade, wanneer een schip aan den grond was gevaren en eenige slaven er van door waren gegaan of wel in den storm omgekomen.’² Historici Paul van de Laar en Huib Vleesenbeek verwezen in 1990 in hun boek *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort* naar het gepoogde ‘Suriname avontuur’, waarin Stad Rotterdam eenmalig een mislukte poging deed geld bijeen te brengen ter financiering van een slavenplantage.³ Verdere verwijzing naar koloniale of slavernij-gerelateerde betrokkenheid van Stad Rotterdam en andere rechtsvoorgangers van a.s.r. ontbrak vooralsnog. Tijdens de viering van het driehonderdjarig bestaan van a.s.r. in 2020 werd de ‘duistere periode’ van koloniale betrokkenheid in de bedrijfsgeschiedenis voor het eerst expliciet benoemd. CEO Jos Baeten: ‘Toen wij ons driehonderdjarig bestaan vierden, kwam dit onderwerp in onze jubileumtentoonstelling naar boven. Toen in Amerika *Black Lives Matter* nog prominenter de aandacht kreeg en in Nederland de zwartepietendiscussie heftig woedde, hebben we intern de discussie gevoerd over het goed laten uitzoeken van ons eigen slavernijverleden. Dat moeten we niet verstoppen.’⁴

1 De bedrijfsgeschiedenis van Stad Rotterdam: onder andere C.H. Slechte, Bothenius Brouwer en G. van Rijn.

2 Bothenius Brouwer, *Gedenkboek 200-jarig bestaan der Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening* (Van Ipenbuur & Van Seldam, 1920), 22.

3 H.H. Vleesenbeek en P.T. van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort* (Stad Rotterdam Verzekeringen, 1990), 43.

4 Matthijs Dicke en Fabienne Baas, interview met Jos Baeten en Kyon Soons, 24 november 2025.

In coronatijd maakte Baeten vervolgens wandelingen met enkele a.s.r.-medewerkers van kleur om met hen over het onderwerp van gedachte te wisselen. De gesprekken grepen hem aan. 'Ik had vanuit mijn eigen wereldbeeld over bijvoorbeeld de zwartepietendiscussie een hele witte kijk op die situatie: het is een kinderfeest, waar maken we ons druk om? Maar het werd me duidelijk dat mensen van andere komaf daar heel anders over dachten. Zij hebben in hun leven daar iets héél anders over meegekregen, met een oorsprong die veel verder teruggaat dan hun eigen levenservaring. Ik ben veel beter gaan begrijpen waarom mensen daar tot op de dag van vandaag nog last van kunnen hebben. Dat gaf mij de doorslag om dit onderzoek uit te laten voeren. We kunnen het verleden niet terugdraaien, maar we kunnen er wel voor zorgen dat het transparant wordt en dat we ervan kunnen leren. Door kennis te nemen van schaamtevolle handelwijzen in het koloniale en slavernijverleden kunnen we op een geïnformeerde manier met elkaar gesprekken voeren over huidige ethische vraagstukken, met als doel dat dergelijke misstanden uit het verleden zich niet herhalen.'⁵

Taal en terminologie

De term slavernij is niet eenduidig. De Kelten, Germanen en Friezen die Nederland sinds de Romeinse tijd bewoonden, hielden mensen in slavernij en het duurde tot in de late middeleeuwen tot de katholieke kerk een verbod op het slaaf maken van christenen afkondigde. Christenen liepen desalniettemin toch tot in de negentiende eeuw risico om tot slaaf gemaakt te worden in de zogenoemde Barbarijse slavenhandel. Noord-Afrikaanse kapers overvielen handelsschepen om de goederen aan boord te plunderen en de bemanning op slavenmarkten in het huidige Marokko, Algerije en Tunesië te verkopen. Voor datzelfde doel overvielen deze kapers ook kustplaatsen in Sub-Sahara-Afrika en vele Europese dorpjes en steden: van Italië en Portugal tot aan Frankrijk, Nederland, de Britse eilanden en zelfs IJsland. Tussen etniciteit of religie werd – behalve het niet tot slaaf maken van moslims – op Noord-Afrikaanse slavenmarkten geen onderscheid gemaakt.

Dat onderscheid werd wel gemaakt in de Nederlandse koloniale slavernij van begin zeventiende eeuw tot eind negentiende eeuw, waar in dit onderzoek met de term slavernij naar wordt verwezen.⁶ Hierin ging het in de praktijk om raciaal gemotiveerde slavernij van Afrikanen, Aziaten of oorspronkelijke bewoners van Noord- en Zuid-Amerika. Ook wanneer slaafgemaakten zich tot het christendom bekeerden, werden zij niet vanzelfsprekend vrij, ook al was het in slavernij houden van christenen onder de Nederlandse wet al sinds de middeleeuwen verboden. Historicus Gert Oostindie beschrijft de koloniale slavernij als niets meer dan een ongegeneerde zucht naar rijkdom. 'Daarvoor moest alles wijken en werden racistische rechtvaardigingen gevonden. (...) Het doel van slavenhandel en slavernij was zoveel mogelijk geld verdienen, ten koste van slaafgemaakten.'⁷ In het boek *Staat en Slavernij* over het koloniale slavernijverleden en zijn doorwerkingen werd dit door historicus Pepijn Brandon samengevat als 'de cultivering van een mentaliteit waarin menselijk leed moeiteloos werd weggecijferd ten gunste van kille investerings-overwegingen en winstberekening.'⁸ De menselijke waarde van slaafgemaakten werd in dit koloniale systeem uitsluitend uitgedrukt in economische termen.

Slaafgemaakten werden niet alleen als eigendom van een slavenhouder gezien, ook voor de Nederlandse wet golden zij als goederen in privaat bezit. Ontmenselijking door onder meer het ontnemen van de eigen naam en het opleggen van een nieuwe naam, meermaals brandmerken en uit elkaar scheuren van familieverbanden waren hierin de regel. Anders dan bijvoorbeeld in de Barbarijse slavenhandel, waar betaling van losgeld volstond, konden slaafgemaakten in het koloniale systeem niet of nauwelijks uit eigen beweging verlost worden uit slavernij. Alleen door hun leven te riskeren door weg te vluchten of door in opstand te komen, konden zij hun lot in eigen hand nemen. Gevluchte slaafgemaakten, marrons genoemd, vormden hun eigen gemeenschappen in het Surinaamse achterland, waar zij in vrijheid konden leven onder de vredesverdragen die ze met de koloniale overheid sloten. De slaafgemaakten die niet konden vluchten, moesten wachten op vrijheid tot de emancipatie in 1863.

⁵ Matthijs Dicke en Fabiënne Baas, interview met Jos Baeten en Kyon Soons, 24 november 2025.

⁶ Definitie van slavernij overgenomen uit: *De Slavernij in Oost en West: het Amsterdam onderzoek*. Pepijn Brandon, Guno Jones, Nancy Jouwe en Matthias van Rossum, "Inleiding: Amsterdam en de slavernij in Oost en West", in *De Slavernij in Oost en West: het Amsterdam onderzoek*, 23.

⁷ Esther Captain, "De dominee, de koopman en hun doorwerking. Over de lange gevolgen van koloniale slavernij" in *Doorwerkingen van slavernijverleden: meervoudige perspectieven op de relatie tussen verleden en heden* (in opdracht van de Staatscommissie tegen Discriminatie en Racisme, 2023), 25.

⁸ Pepijn Brandon, "Slavernij, kolonialisme en de financiële sector," in *Staat en slavernij: Het Nederlandse koloniale slavernijverleden en zijn doorwerkingen*, ed. Rose Mary Allen, Esther Captain, Matthias van Rossum en Uwrin Vyent (Atheneum, 2023), 170.

In het veld van historisch onderzoek bestaat discussie over het gebruik van de term 'slaaf.' Die wordt tegenwoordig vaak vervangen door 'tot slaaf gemaakte persoon' of 'slaafgemaakte,' de vertaling van het Engelse 'enslaved (people).' In dit onderzoek wordt het gebruik van 'slaafgemaakte' aangehouden, om recht te doen aan de historische werkelijkheid. In de woorden van historicus Alex van Stipriaan 'om aan te geven dat niemand een slaaf is, als een soort identiteit, maar dat de betreffende persoon door anderen in die status wordt gebracht en gehouden, zelfs al is diegene in slavernij geboren.'⁹ Het woord 'slaaf' wordt nog wel in citaten uit archiefstukken gebruikt, om de volledigheid van de bron te behouden. Enkele gebruikte citaten bevatten daarnaast het beladen woord 'neger' of gerelateerde termen. Het gebruik van deze citaten is niet choquerend bedoeld, maar juist om de lezer te tonen hoe denigrerend die term van origine is. Zoals uit de citaten blijkt, werd dit woord niet alleen als synoniem aan slaafgemaakte Afrikaan gebruikt, maar ook als neerbuigende toevoeging om structureel onderscheid te maken tussen het 'wij' van de witte Nederlander en het 'zij' van de zwarte Afrikaan, Afro-Surinamer of Afro-Antilliaan.

Methode

Voor dit onderzoek is voornamelijk gebruikgemaakt van het archief van Stad Rotterdam, dat als oudste van de rechtsvoorgangers van a.s.r. het langdurigst en op de meest diverse gebieden bij het Nederlandse koloniale systeem betrokken was. Dit archief bevindt zich in het Stadsarchief Rotterdam en is zeer goed bewaard gebleven. Zaken als de financiële journaals, notulen van directievergaderingen en de gehele administratie van alle afgesloten verzekeringen zijn van de periode 1720 tot aan 1874 compleet beschikbaar. Archiefmateriaal van na deze periode is echter helaas tijdens een brand als gevolg van het bombardement op Rotterdam in 1940 verloren gegaan. Van alle drie de bedrijfsactiviteiten van Stad Rotterdam – het verzekeren, belenen van goederen en disconteren van wisselbrieven – is archiefmateriaal bewaard gebleven. In dit onderzoek staan de zogenoemde zeeverzekeringen – lijf-, casco- en goederenverzekeringen – en in mindere mate ook de belening van koloniale goederen centraal. Brandverzekeringen zijn grotendeels buiten beschouwing gelaten, omdat uit een eerste archiefverkenning deze relatief weinig relevant bleken te zijn. Het disconteren van wisselbrieven is om dezelfde reden buiten beschouwing gelaten.

Dit onderzoeksrapport berust op zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek. Voor het kwalitatieve deel is gebruikgemaakt van wetenschappelijke literatuur en gedenkboeken van rechtsvoorgangers van a.s.r., aangevuld met primair bronmateriaal uit relevante archieven. Het kwantitatieve deel van dit onderzoek besloeg het samenstellen van een dataset met meer dan 11.000 verzekeringen die Stad Rotterdam tussen 1720 en 1874 heeft gesloten. Deze verzekeringen zijn overgenomen uit de assurantieboeken van 1720 tot en met maart 1874. Deze boeken bevatten alle door Stad Rotterdam gesloten verzekeringen, met stevast details als de naam van de afsluiter, die van de kapitein, de scheepsnaam, vertrekplaats en bestemming, het type verzekering en vaak ook wat er verzekerd werd, en de verzekerde waarde en betaalde premie.

Bij het selecteren van verzekeringen voor deze dataset is gekozen om alle verzekeringen over te nemen die aantoonbaar in verband stonden met het Europese koloniale systeem. Naast alle verzekerde scheepsreizen met een duidelijke koloniale of slavernij-gerelateerde bestemming, vertrekplaats of lading – ofwel direct verbonden met het koloniale systeem – is dus ook gekozen om de verzekerde inter-Europese handel in koloniale of met slavenarbeid verkregen producten op te nemen. Hoewel deze handel niet direct vanuit koloniën plaatsvond, is hij toch zeer relevant omdat hij niet kon bestaan zonder koloniale uitbuiting en/of slavernij. Bij de selectie voor de dataset is ook rekening gehouden met de verschillende jaartallen van koloniale onafhankelijkheid, voortzetting van slavernij en afschaffing daarvan. Niet opgenomen is de verzekerde handel in levensmiddelen, scheepsbouwmaterialen en andere goederen waar slavenscheepen, compagniescheepen, et cetera van gebouwd of mee onderhouden konden worden, maar waar verder geen expliciete directe of indirecte connectie met het koloniale systeem is gevonden.

⁹ Alex van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij* (Boom Uitgeverij, Amsterdam: 2020), 22.

Uit praktische overwegingen rondom de uitvoerbaarheid van het onderzoek is besloten om relevante verzekeringen alleen in de periode 1720-1780 jaarlijks en met veel gegevens over te nemen. Uit de bestaande literatuur en ons vooronderzoek bleek namelijk dat meerdere directeuren van Stad Rotterdam gedurende deze periode zelf veel ondernamen hun eigen (koloniale en slavernij-gerelateerde) zaken veelvuldig bij Stad Rotterdam lieten verzekeren. Van 1785 tot en met 1870 zijn relevante verzekeringen met minder detail en per vijf jaar overgenomen, zodat daaruit ontwikkelingen op de lange termijn gedestilleerd konden worden. De enige uitzonderingen hierop zijn verzekeringen op het casco en/of goederen op slavenschepen of op slaafgemaakte mensen zelf, waarvoor alle assurantieboeken pagina voor pagina zijn doorzocht. Met aanvullend archiefonderzoek en met behulp van de Trans-Atlantic Slave Trade Database zijn alle bij slavenhandel betrokken schepen en/of kapiteins die op door Stad Rotterdam gesloten verzekeringen vermeld werden getraceerd.¹⁰ Hierdoor kon voor dit onderzoek een nauwkeurige schatting worden gegeven van de menselijke omvang van de slavenhandel die de oudste rechtsvoorganger van a.s.r. als verzekeraar heeft gefaciliteerd.

Opzet

De hoofdstukken in dit onderzoeksrapport zijn thematisch opgedeeld en volgen een chronologische lijn. Als oudste rechtsvoorganger van a.s.r. komt het in 1720 opgerichte Stad Rotterdam veruit het vaakst aan bod. Van Stad Rotterdam is betrokkenheid bij vrijwel alle Nederlandse (slaven)plantagekoloniën en koloniale activiteit gevonden. Vier andere rechtsvoorgangers met koloniale banden kwamen rond de helft van de negentiende eeuw op en richtten zich met name op de Indonesische Archipel, veelal in samenwerking met de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Dit waren de Verzekering Maatschappij Rotterdam, de 's Gravenhaagsche Maatschappij ter Verzekering tegen Brand- en Zeegevaar, de Zee- en Brand Assurantie Sociëteit te Rotterdam en de Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij. Deze mate van betrokkenheid bij verschillende aspecten van het Nederlandse koloniale en slavernijverleden heeft de onderwerpen van de hoofdstukken in dit onderzoeksrapport bepaald.¹¹

Het eerste hoofdstuk behandelt de oprichting van Stad Rotterdam en hoe de oudste rechtsvoorganger van a.s.r. al sinds 1720 de scheepvaart verzekerde die rechtstreeks in verband staat met koloniale en slavernij-gerelateerde handel. Het tweede hoofdstuk van het rapport bespreekt de betrokkenheid van Stad Rotterdam bij de trans-Atlantische slavenhandel. Naast het verzekeren van de casco's van slavenschepen, al dan niet gespecificeerde goederen aan boord van slavenschepen en van slaafgemaakte mensen zelf, komen hier ook persoonlijk bij slavenhandel betrokken directeuren aan bod. De gecontinueerde betrokkenheid bij koloniale slavernij in het Atlantische kustgebied tot aan de afschaffing van slavernij in Suriname en op de Caribische eilanden staat in het derde hoofdstuk centraal.

In het vierde hoofdstuk komen de connecties tussen Stad Rotterdam en de Nederlandse koloniale aanwezigheid in Azië aan bod. De vele verzekeringen ten behoeve van de scheep- en handelsvaart van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Nederlandsche Handel-Maatschappij vormen hierin de hoofdmoot. Bij deze laatste doen de vier andere rechtsvoorgangers van a.s.r. met koloniale betrokkenheid hun intrede. Hoofdstuk vijf, tot slot, behandelt huidige maatschappelijke debatten rondom het Nederlandse slavernijverleden en bevat een beknopt overzicht van recente wetenschappelijke publicaties over doorwerkingen van het slavernijverleden op manieren die voor het huidige a.s.r. als verzekeraar relevant kunnen zijn.

10 De Trans-Atlantic Slave Trade Database is een open access database met gedetailleerde informatie over meer dan 36.000 trans-Atlantische slavenreizen tussen 1520 en 1866. Onder meer de aantallen slaafgemaakten aan boord, slaafgemaakten die van boord zijn gegaan en overleden slaafgemaakten zijn terug te vinden in de database, eveneens de namen van kapiteins en of er een opstand aan boord had plaatsgevonden. Elke reis heeft een unieke voyage ID, waar in dit onderzoek naar verwezen wordt. De database is toegankelijk via <https://www.slavevoyages.org/>.

11 In het onderzoeksveld naar het Nederlandse slavernijverleden wordt Zuid-Afrika – waar Nederlanders van 1658 tot 1795 ruim 60.000 mensen in slavernij hebben gehouden – veelal buiten beschouwing gelaten. In dit onderzoek bleek een te gering aantal verzekeringen op de scheepvaart op Kaapstad/Kaap de Goede Hoop om hier diep op in te kunnen gaan.

De WINDVERKOPERS of WINDVANGERS, die door wind, verliezen Geld en Goed: bederven Vrouw en Kind.



Wanhopige handelaren in de beurs van Amsterdam tijdens de windhandel. 1720. Rijksmuseum Amsterdam.

1. Rotterdam, verzekeringen en windhandel

Stad Rotterdam werd opgericht in een tijd waarin de Republiek der Nederlanden een economische grootmacht was. In de zeventiende eeuw verwierf en ontwikkelde de Republiek een wereldwijd netwerk van handelsroutes en goederenstromen, dat in de achttiende eeuw verder onderhouden werd. Hoewel de handel in met name graan en hout op de Oostzee de 'moedernegotie' werd genoemd vanwege het enorme belang ervan voor de Republiek, was de handel in koloniale goederen, met slavenarbeid verkregen producten en slaafgemaakte mensen, onlosmakelijk verbonden met de status van de Republiek als grootmacht. Zonder de handel in onder meer nootmuskaat, peper, suiker, koffie en tabak had de Republiek nooit een centrale positie kunnen opeisen in het Europese handelsverkeer.¹²

In de zeventiende eeuw vergaarde de Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), veelal op gewelddadige wijze, een omvangrijk netwerk van handelsposten en plantages, ofwel factorijen. De compagnie (1602-1800) kreeg het Nederlandse handelsmonopolie op het hele gebied tussen Kaap de Goede Hoop (huidige Kaapstad) in Zuid-Afrika en de Straat Magellaan aan de westkant van Chili. Vanuit tientallen handelsposten en forten verscheepte de VOC Aziatische producten als peper, kruidnagel, nootmuskaat, kaneel, porselein en thee naar de Republiek, waar ze werden doorverkocht op veilingen. Op de Rotterdamse veilingen verkocht de VOC onder andere Japans koper, Chinees porselein, nootmuskaat van de Banda-eilanden en Sumatraanse peper, en later ook producten als suiker, koffie en thee.¹³ Hoewel het geen hoofdactiviteit van de VOC was, waren slavenhandel en slavernij een niet weg te denken deel van het dagelijks leven op de factorijen en in de steden van de compagnie in Azië. Naar schatting werden er in 1750 ongeveer 75.500 mensen in het VOC-gebied in slavernij gehouden voor onder meer de specerijenproductie, constructiewerkzaamheden en ander fysiek zwaar werk.¹⁴

Terwijl de VOC voornamelijk op Oost-Azië was gericht, kreeg de Geotroijeerde West-Indische Compagnie (WIC) het monopolie op alle Nederlandse handel in het Atlantische kustgebied. De eerste WIC (1621-1674) veroverde slavenplantages, forten en handelsposten in West-Afrika en Zuid-Amerika, waarvan suikerplantages in Brazilië, de Antillen en het fort Elmina in Ghana – dat uitgroeide tot hét Nederlandse slavenhandelscentrum in West-Afrika – de belangrijkste waren. Na faillissement en doorstart van de WIC (1675-1792) richtte de compagnie zich enerzijds op de handel in goud en ivoor tussen de Afrikaanse kust en de Republiek. Anderzijds en omvangrijker was er de trans-Atlantische slavenhandel waarin de WIC Europese en door de VOC geïmporteerde producten in Afrika ruilde voor slaafgemaakte Afrikanen om hen vervolgens naar Curaçao, St. Eustatius, Suriname en andere slavenplantagekoloniën langs de westkust van Noord- en Zuid-Amerika te verschepen. Van daar keerden de schippers weer terug naar de Republiek met scheepsladingen vol koloniale en uit slavenarbeid verkregen producten. In totaal zijn er zo'n 300.000 mensen in slavernij door de WIC verhandeld. Deze drie routes vormden samen de trans-Atlantische driehoekshandel.

Het uitgebreide wereldwijde handelsnetwerk waarin de VOC en de WIC centraal stonden, bezorgde de Republiek zo'n welvarende en voorspoedige economie, dat dit lange tijd als de Gouden Eeuw van Nederland werd gezien. De welvaart en gouden tijden waren echter niet voor iedereen weggelegd. Bovenal omdat die welvaart niet kon bestaan zonder dat slaafgemaakte mensen en dwangarbeiders tot hun dood moesten werken voor Nederlands gewin, terwijl hele maatschappelijke structuren in de gebieden die Nederlandse handelscompagnieën met geweld veroverden en beheersten, werden vervangen door een systeem van uitbuiting dat volledig was gericht op export naar Nederland. Daarnaast werd de kloof tussen arm en rijk in de Republiek alsmaar groter, wat als gevolg had dat steeds meer financiële middelen, lucratieve baantjes en stedelijke ambten in handen kwamen van een steeds kleinere kring van regentenfamilies.¹⁵ Eind zeventiende eeuw stagneerde de Nederlandse economische groei en werd de Republiek ingehaald door Frankrijk en Engeland. Ondanks het relatieve verval, bleef de Republiek in de achttiende eeuw een vooraanstaande grootmacht in Europa. Het wereldwijde handelsnetwerk bleef bestaan en de koloniale bezittingen werden onderhouden. De welgestelde kooplieden en regenten uit families die hun rijkdom veelal hadden vergaard met de koloniale en slavernij-gerelateerde handel of via de handelscompagnieën, bezaten nog zoveel kapitaal, dat er vraag ontstond naar nieuwe investeringsvormen. De titel van Gouden Eeuw past, volgens historicus Johan Huizinga, dan ook juist beter bij de achttiende dan bij de zeventiende eeuw, omdat 'toen het goud gemunt in de geldkisten lag.'¹⁶

12 Maarten Prak, *Nederlands Gouden Eeuw: Vrijheid en geldingsdrang* (Prometheus, 2020), 132.

13 Gert Oostindie (red.), *Het Koloniale Verleden van Rotterdam* (Boom, 2020), 47-48.

14 M. van Rossum, *Kleurrijke Tragiek* (Verloren, 2015), 26.

15 K.H.D. Haley, vertaald door Drs. A.E. Reinders-Reeser, *De Republiek in de Zeventiende Eeuw* (Fibula-Van Dishoeck, 1979), 118.

16 Johan Huizinga, *Nederland's beschaving in de zeventiende eeuw: een schets* (H.D. Tjeenk Willink & Zoon N.V., 1941), 176.

1.1 De oprichting van Stad Rotterdam

De bedrijvigheid op de geldmarkten in grote steden en de handel in koloniale waren uit Azië, Afrika en Amerika typeerden de Nederlandse economie in de achttiende eeuw.¹⁷ Het aanbod van kapitaal was groot en beleggers investeerden volop in verschillende aspecten van het handelssysteem. Een van deze aspecten waarin de geldmarkt en de scheepvaart samenkwamen, was het verzekeren van zeevaart. Overzeese scheepvaart was namelijk erg risicovol. Bemanningsleden stierven tijdens de vaak lange reizen, de handelswaren liepen voortdurend risico te bederven door water in de vochtige scheepsruimen en de omstandigheden op slavenschepen waren zo slecht, dat gemiddeld vijftien procent van de slaafgemaakten de oversteek niet haalde. Ook lagen er zeerovers op de loer. Met name Noord-Afrikaanse kapers vormden een gevaar voor Europese handelsschepen. Zij plunderden de goederen aan boord en namen de bemanning mee voor verkoop op slavenmarkten in het huidige Libië, Tunesië, Algerije en Marokko.

In de Republiek bestond al sinds de zestiende eeuw een verzekeringssysteem naar Italiaans voorbeeld, dat zich voornamelijk in Amsterdam concentreerde. In opdracht van degene die een verzekering wilde afsluiten, trok een bij voorkeur beëdigde makelaar naar de beurs waar hij een assuradeur zocht die in kon tekenen op de polis. Deze assuradeuren waren vaak kapitaalkrachtige (voormalige) kooplieden die zich de risico's van het verzekeren konden veroorloven. Meerdere personen konden zich voor een deel van het te verzekeren bedrag inschrijven op een polis en op deze manier samen het risico dragen. Met deze overeenkomst kon de makelaar de verzekerde persoon garanderen dat de waarde van wat er werd verzekerd in geval van schade werd uitgekeerd.¹⁸ De premies werden betaald aan de tussenpersoon, oftewel de makelaar. In Rotterdam bestond eenzelfde soort verzekeringsmarkt als in Amsterdam, waar vanwege de beperktere omvang minder onderscheid werd gemaakt tussen niet-beëdigde en beëdigde makelaars. In Amsterdam waren strenge regels voor de financiële markt; in Rotterdam waren deze wetten er niet.¹⁹

Eind zeventiende eeuw ontstond in Rotterdam vraag naar een ander soort systeem van verzekeren dan uitsluitend met particuliere assuradeurs. Stadssecretaris Herman van Zuylen van Nijvelt pleitte al dertig jaar voordat Stad Rotterdam in 1720 werd opgericht voor het samenvoegen van kapitaal in een assurantiemaatschappij.²⁰ Door financiële krachten te bundelen konden maatschappijen met de uitgifte van aandelen – zoals bijvoorbeeld de VOC en de WIC bij oprichting al hadden bewezen – hun kapitaal vergroten. Een maatschappij bood de verzekerden en ook de makelaars bovendien meer garantie op uitkering dan wanneer de verzekering via slechts één persoon verliep. Het verzekeren als maatschappij in plaats van als particulier persoon zoals dat in Rotterdam ontstond, sloeg pas in de tweede helft van de achttiende eeuw over naar Amsterdam.²¹

Stad Rotterdam werd opgericht in een tijd van windhandel, vergelijkbaar met de zogenoemde tulpenmanie van 1636-1637 toen massaal werd gespeculeerd in tulpen die op moment van (over)bieden nog niet bestonden. De achttiende-eeuwse periode van windhandel begon met de speculatie van aandelen van de in 1684 opgerichte Franse handelscompagnie *Compagnie du Mississippi*. Deze maatschappij nam in 1717 de torenhoge schulden van de Franse staat over en gaf aandelen uit om die schulden af te kopen, onder de belofte dat ze flinke winst zou kunnen maken met de exploitatie van Franse koloniën in Amerika.²² In werkelijkheid had de compagnie geen kapitaal. De zeepbel klapte door toenemend wantrouwen van de aandeelhouders, die zich realiseerden dat de compagnie niet kon bestaan zonder financiële basis. Desondanks ontstond ook in Engeland een dergelijke windhandel-compagnie, met de oprichting van de *South Sea Company* in 1711 die, net als de Franse compagnie, de Engelse staatsschuld overnam en aandelen uitgaf om de schuld af te betalen. Hoewel deze compagnie het Britse monopolie op slavenhandel op Spaanse koloniën in Zuid-Amerika had, kwam daar in de praktijk niets van terecht.²³

In Engeland werden hierna zo veel kleine windhandel-compagnieën opgericht – en gingen ook weer ten onder – dat dit in de 'Bubble Act' van 1720 werd verboden. Op zoek naar nieuwe investeringsmogelijkheden, waagden Engelse handelaren zich op de Nederlandse markt. In Amsterdam, het financiële centrum van de Republiek, toonden investeerders zich weinig enthousiast en vermeed het stadsbestuur de riskante windhandel.²⁴

17 Haley, *De Republiek*, 119.

18 S. C. Go, T. Schultz, en C.A. Davids (eds.), *Zekere zaken; Mijlpalen uit de geschiedenis van de coassurantie* (VNAB, 2016), 4.

19 Go, *Zekere Zaken*, 7.

20 C.H. Slechte, 'De Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam van 1720: Bekeken naar haar Productiefactoren over de periode 1720-1874.' *Rotterdams Jaarboekje*, 7e reeks, jrg 8 (1970), 256.

21 Sabine Go, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870*, 134.

22 C.H. Slechte, 'Een noodlottig jaar voor veel zotte en wijze': *De Rotterdamse windhandel van 1720* (Martinus Nijhoff, 1982), 13.

23 Slechte, 'Een noodlottig jaar', 34-35.

24 Slechte, 'Een noodlottig jaar', 47.

In 'Little London', zoals Rotterdam door de sterke banden met Engeland en grote aanwezigheid van Engelse handelaren ook wel werd genoemd, vonden de twee Engelse ondernemers Edmund Hoyle en George Roeters wel bijval voor hun plan met windhandel een verzekeringsmaatschappij op te richten. Anders dan in Amsterdam, golden de belangen van private verzekeraars in Rotterdam namelijk minder zwaar en waren potentiële investeerders er minder kapitaalkrachtig, waardoor bundeling van krachten in een verzekeringsmaatschappij een aantrekkelijke investering werd.²⁵

In samenwerking met het welwillende Rotterdamse stadsbestuur, openden Hoyle en Roeters op 22 juni 1720 de mogelijkheid in te tekenen op aandelen van vijfduizend gulden in een kapitaal van twaalf miljoen. Al op de eerste dag was de aandelenuitgave overtekend en ontstond – geheel naar het principe van de windhandel – een levendige handel in de nog niet uitgegeven aandelen. Dat leidde tot een tweede aandelenuitgave in augustus, maar in september spatte de bubbel uiteen en volgde de terugslag. Het Rotterdamse stadsbestuur, dat sterk was vertegenwoordigd in de directie van Stad Rotterdam, schoot te hulp met een lening en gratis kantoorroimte in de Oude Hoofdpoort.²⁶ Onder meer door deze steun bleef Stad Rotterdam als enige van de vier in 1720 opgerichte assurantiemaatschappijen overeind. *De Maatschappij tot het Asseureeren van schepen en goederen binnen de Stad Middelburg, de Compagnie van Commerce en Assurantie te Gouda en de Utrechtse Provinciaele Geoctroyeerde Compagnie* bleven maar enkele jaren bestaan.²⁷ Nadat ook in de Republiek meerdere windhandel-compagnieën werden opgericht en vaak even snel weer omvielen, bespraken de Staten-Generaal een mogelijk verbod op windhandel, net als de 'Bubble Act' in Engeland. Dit bleek echter niet nodig.²⁸ De interesse onder Nederlandse investeerders doofde langzaam uit.

1.2 Directeuren en aandeelhouders

Vlak voordat de aandelen in Stad Rotterdam kelderden, waren de Engelse initiatiefnemers vertrokken. Hoyle al in juli en Roeters begin september. Het was nu aan de directie van Stad Rotterdam om de eerste verzekeringsmaatschappij van continentaal Europa van de grond te laten komen. Vanaf de oprichting bestond het bestuur uit twaalf directeuren, die onbetaald en 'uijt liefde voor 't gemeene intrest' werkten.²⁹ Het 'gemeene intrest' betekende in dit geval de bevordering van de economie en handel in Rotterdam, wat uiteindelijk ook in het voordeel van de directeuren zelf zou zijn. De twaalfkoppige directie bestond namelijk uit heren die al langer bij het Rotterdamse verzekeringswezen waren betrokken, koopmannen en vertegenwoordigers uit het stadsbestuur (zie tabel 1.1).

Tabel 1.1: Lijst van de eerste twaalf directeuren van Stad Rotterdam met hun nevenfuncties.

Naam	Periode directeurschap	Nevenfuncties
George Barons	1720-1726	Commissaris van het Zeegerecht, lid Kamer van Assurantie
Jean Charron	1720-1728	Koopman
Franco Cordelois	1720-1722	Makelaar, firmant Cordelois, De Vrijer & Mees
Benjohan Furly	1720-1738	Koopman, zaakwaarnemer bankierskantoor Benjamin Furly
Hendrik Haasbroek	1720-1726	Schepen van Schieland
Daniel van Keerbergen	1720-1721	Koopman
Robert Pantoune	1720-1720	Koopman, speculant
Jacob Senserf	1720-1722	Schepen van Rotterdam, firmant Jacob Senserf & Zoon, koopman in tabak en bevrachter Engelse scheepvaart op Afrika
Isaac Verdoes	1720-1726	Commissaris van het Zeegerecht, lid Kamer van Assurantie
Jacob Visch	1720-1722	Secretaris van Schieland
Jan van 't Wedde	1720-1736	Commissaris van het Zeegerecht, lid Kamer van Assurantie, in dienst geweest van VOC
Herman van Zuylen van Nijeveld	1720-1735	Stadssecretaris van Rotterdam

25 Slechte, 'Een noodlottig jaar', 47 en 56.

26 H. H. Vleesenbeek en P. Th. Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort* (Stad Rotterdam Verzekeringen, 1990), 30.

27 'Het Nederlandsch Verzekeringsbedrijf gedurende de laatste twee eeuwen, voor zover dit werd uitgeoefend door naamloze vennootschappen' Economisch Historisch Jaarboek (Den Haag 1928) 2-3.

28 Slechte, 'Een noodlottig jaar', 109.

29 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 1: Resolutieboek 1720-1731.

Het stadsbestuur werd vertegenwoordigd door stadssecretaris Herman van Zuylen van Nijvelt en schepen Jacob Senserf, bijgestaan door Jacob Visch en Hendrik Haasbroek – respectievelijk secretaris en schepen van Schieland. Als schepenen waren zij lid van het lokale rechtsprekende college. De directeuren Jan van 't Wedde, George Barons en Isaac Verdoes hadden nevenfuncties als commissaris van het Zeegerecht, een instituut voor rechtspraak over scheepvaartgerelateerde zaken, en waren bovendien lid van de Kamer van Assurantie, die bijstond bij private verzekeringsgeschillen. Als verzekeringsmakelaar bracht ook Franco Cordelois – een van de oprichters van Cordelois, De Vrijer en Mees, voorloper van ABN AMRO – praktijkkennis in bij de directie van Stad Rotterdam. De koopmansstand werd vertegenwoordigd door Daniel van Keerbergen, Jean Charron, de Engelsman Benjohan Furly en de Schot Robert Pantoune.

Pantoune verkreeg het directielidmaatschap als vervanger van Jacob Noorthey. Noorthey werd met meer dan genoeg stemmen verkozen tot directeur, maar moest hier uiteindelijk voor bedanken vanwege gebrek aan voldoende tijd om de functie uit te voeren. Hij was namelijk tegelijkertijd ook bewindhebber van de VOC en schepen van Rotterdam. Betrokkenheid bij het koloniale systeem kwam vaker voor onder de directieleden van Stad Rotterdam. Jan van 't Wedde was bijvoorbeeld enige tijd in dienst van de VOC en vertrok onder meer in 1697 op het VOC-schip *Oosterstein* naar Batavia.³⁰ Jacob Senserf verhandelde met zijn firma Jacob Senserf & Zoon door de VOC aangevoerde kaurischelpen – een ruilmiddel in de slavenhandel – en uit slavenarbeid verkregen tabak. Jacob Senserf & Zoon was daarnaast betrokken bij de verdere bevrachting van schepen die op West-Afrika voeren.³¹

Onder de aandeelhouders die niet tot directeuren van Stad Rotterdam waren benoemd, bevonden zich eveneens velen die betrokken waren bij het koloniale systeem. Onder de vier grootaandeelhouders die voor veertigduizend gulden hadden ingetekend, bevonden zich VOC-bewindhebber Marinus Groeninx en suikerraffinadeurs Franciscus en Jan de Meij. Daniel Noorthey had voor hetzelfde bedrag ingetekend, gesteund door zijn vader Jacob Noorthey – VOC-bewindhebber en teruggetreden Stad Rotterdam-directeur. In de trede daaronder, intekenaars voor twintigduizend gulden, schreven onder anderen de (toenmalige of toekomstige) hoogste bestuurders van de Rotterdamse VOC- en WIC-kamers zich in. Onder hen bevonden zich Engelbert van Berckel (VOC), Hugo du Bois (WIC en VOC), Willem van Hogendorp (VOC), Adriaan Roosmale (WIC) en Jacob Ysbrands (WIC).³²

De broers Jacob en Josua van Belle jr. tekenden beiden voor vijfduizend gulden in: geld uit het familiekapitaal dat hun vader Josua en oom Pedro van Belle hadden verdiend met de handel in slaafgemaakte mensen onder Spaans contract.³³ Leendert van Coopstad schreef eveneens in voor vijfduizend gulden. Zijn zoon Herman zou later met Isaac Jacobus Rochussen de firma Coopstad & Rochussen vormen en uitgroeien tot de een na grootste particuliere slavenhandelaars-firma van Nederland én tot veelvuldige klant van Stad Rotterdam voor de verzekering van zijn (slaven)schepen en ladingen. Hetzelfde gold voor aandeelhouder Gerard Meijners, wiens zoon Johan Gerard François Meijners met de firma Wed. A. Hamilton & Meijners zeer actief was in de slavenhandel, handel in slavenplantageproducten en plantagefinanciering.³⁴ J.G.F. Meijners – van 1750 tot 1770 directeur van Stad Rotterdam – liet zijn slavernij-gerelateerde bezigheden eveneens meermaals bij Stad Rotterdam verzekeren. Kortom, het Rotterdamse netwerk rondom koloniale en slavernij-gerelateerde handel was van begin af aan sterk vertegenwoordigd bij de oprichting van Stad Rotterdam, zowel onder de aandeelhouders als in de directie.

30 NA, toegang 1.04.02, inv.nr. 12237: Jan van 't Wedde is in dienst van de VOC in 1697 op het schip *Oosterstein* uitgevaren naar Batavia.

31 S.J. Osendarp, 'Little London' en de trans-Atlantische Slavenhandel: De economische verbondenheid van Rotterdam en de Engelse slavenhandel, 1710-1764' (MA scriptie, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2019), 40-42.

32 Oostindie et al., *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, Bijlage VOC en WIC bewindhebbers Rotterdam, 244-251.

33 Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 109.

34 Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 277.

1.3 Het eerste jaar van Stad Rotterdam

In de oproep van Hoyle en Roeters tot inschrijving op de aandelenuitgave in juli 1720, werd het kerndoel van Stad Rotterdam omschreven als 'het assureren van schepen en koopmanschappen, zoo voor de gevaren van de zee, van die van oorloge, piraterijen, noodzakelijk is voor de negotie en zeevaart.'³⁵ Dit kwam neer op drie soorten verzekeringen die de makelaars van Stad Rotterdam konden aanbieden: brandverzekering voor opgeslagen goederen en later ook gebouwen, lijfverzekering tegen het risico door Noord-Afrikaanse kapers in slavernij terecht te komen en zeeverzekeringen tegen schade aan goederen of het schip zelf tijdens een reis. De verzekering van schip en/of lading werd veruit het meest afgesloten en van begin af aan viel hier al het verzekeren van schepen en ladingen met koloniale komaf of bestemming onder.³⁶

De eerste zeeverzekeringen werden al begin juli 1720 afgesloten, toen de aandelenuitgave nog bezig was.³⁷ Vier daarvan betroffen verzekeringen op de import van tabak van Londen naar Rotterdam, zeven verzekeringen op goederen naar Portugese koloniën, twee op goederen naar Franse koloniën en drie op goederen naar Britse koloniën in Amerika. Daarnaast werden er vier verzekeringen van of naar Nederlandse handelsposten afgesloten: twee op goederen in schepen vanaf de 'Bengalen' (Bangladesh), een andere vanuit fort Elmina in Afrika en een op een schip dat van en naar 'Oost-Indië' voer.³⁸ Een maand na oprichting sloot Stad Rotterdam zijn eerste verzekering voor slavenhandel af. Het eerste slavenschip, de *Oostindie*, en de goederen aan boord van het schip werden op 10 augustus via Cordelois, De Vrijer & Mees – het makelaarskantoor van Stad Rotterdam-directeur Franco Cordelois – verzekerd. De *Oostindie* vertrok vanaf Vlissingen en voer naar Afrika, waar 468 slaafgemaakte personen aan boord werden gedwongen. 65 Afrikanen overleefden de oversteek naar St. Eustatius niet.

Nog voor het eind van 1720 volgde het tweede verzekerde slavenschip en het eerste waarvoor Stad Rotterdam schade uitbetaalde. Pieter van Herzelen – aandeelhouder in Stad Rotterdam – verzekerde op 7 november ook via Cordelois, De Vrijer & Mees, het casco van en goederen op zijn schip *l'Andromede*. De boekhouder noteerde daarbij expliciet dat het schip 'ter slavenhandel' uitvoer. Voor de verzekerde waarde van 80.000 gulden betaalde Van Herzelen een premiebedrag van 5.600 gulden aan Stad Rotterdam.³⁹ Op 19 januari 1721 begon *l'Andromede* aan de reis van Nantes naar West-Afrika om in Ouidah (Benin) 432 slaafgemaakte Afrikanen in het ruim te laden en de oversteek naar Martinique te maken. Slechts 349 slaafgemaakten overleefden de reis; 83 mensen stierven door de erbarmelijke omstandigheden in het vochtige onderdek tijdens de reis. Door een zware storm op weg van Nantes naar Ouidah moest de kapitein touw en koopwaar overboord gooien om te voorkomen dat het schip zou kapseizen. Voor deze 'avarij', zoals verlies van goederen om verder verlies te voorkomen werd genoemd, keerde Stad Rotterdam bij terugkomst van het schip in Europa 2.800 gulden uit aan Van Herzelen.⁴⁰ Daarmee was de slavenreis voor de Nederlandse betrokkenen voltooid. Voor de meer dan driehonderd slaafgemaakte Afrikanen die nooit meer hun vaderland zouden zien, wachtte een leven lang zware arbeid op de suiker- en katoenplantages op Martinique.



Verzekering uit de assurantieboeken van Stad Rotterdam. Archief van de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam anno 1720. Stadsarchief Rotterdam.

35 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 1: Resolutieboek 1720-1731.

36 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

37 De bewaard gebleven assurantieboeken van Stad Rotterdam beginnen in september 1720, maar in het eerste financiële journaal worden al vanaf begin juli verzekeringen bijgehouden. De aandelenuitgifte begon pas op 22 juli.

38 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 396, journaal juli 1720.

39 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 215: Assurantieboek 1720-1722; Trans-Atlantic Slave Trade Database, voyage ID 30144.

40 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 396, journaal mei 1721.

In totaal sloot Stad Rotterdam van juli 1720 tot het einde van dat jaar 73 koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen (zie tabel 1.2). Twee daarvan betroffen een verzekering op een slavenschip waar voor een waarde van 92.000 gulden aan het casco en goederen verzekerd werd. Deze twee verzekeringen alleen vertegenwoordigden bijna 16 procent van de totale waarde en 22 procent van de ontvangen premie voor koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen in 1720. De enige verzekering op de retourvaart op Afrika betrof het vervoer van geld van Amsterdam naar het fort Elmina, het centrum van de Nederlandse slavenhandel in Afrika. In de vaart op Azië verzekerde Stad Rotterdam zeven schepen met uiteenlopende vertrekplaatsen en bestemmingen: van Cadix (Cádiz, Spanje) naar 'Oost-Indië', van Bengalen naar het Franse St. Malo, van Lissabon naar China en weer terug, en voor de Deense Oost-Indische Compagnie van Kopenhagen naar Tranquebar (Tharangambadi, Zuidoost-India).

Tabel 1.2: Aandeel van slavenhandel, retourvaart op Afrika, Amerika en Azië, en handel in slavenplantageproducten in Europa in het totale aantal koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen van Stad Rotterdam (alleen 1720).

	Verzekeringen	Waarde		Premie		Schade of restitutie	
Slavenhandel	2	92.000	15,7%	6.560	22,3%	2.800	49,5%
Afrika	1	4.000	0,7%	400	1,3%	0	
Amerika	50	351.700	59,9%	18.101	60,9%	0	
Azië	7	50.350	8,6%	3.523	11,8%	0	
Europa	13	89.230	15,2%	1.111	3,7%	2.850	50,5%
Totaal	73	587.280	29.694	5.650			

Veruit de meeste verzekeringen in deze categorie sloot Stad Rotterdam echter op de retourvaart van of naar met name Spaanse, maar ook Portugese, Franse, Britse en Nederlandse slavenplantagekoloniën in Noord- en Zuid-Amerika. Zo'n zestig procent van de in de koloniale categorie verzekerde waarde en ontvangen premie was voor schepen en ladingen van of naar Amerika. De dertien verzekeringen op goederenhandel binnen Europa waren hier sterk aan verbonden. Twee daarvan verzekerden de import van suiker uit Frankrijk en elf de import van tabak uit Engeland, allebei producten die uit slavenarbeid op plantages in Amerika werden verkregen.

Samengevat

Ondanks alle onzekerheden rondom de oprichting van Stad Rotterdam ten tijde van de windhandel, waarin de twee Engelse initiatiefnemers het hazenpad kozen en het stadsbestuur ingreep om faillissement te voorkomen, was de maatschappij direct actief als verzekeraar. Van begin af aan sloot Stad Rotterdam ook verzekeringen die verband hielden met het koloniale systeem. Alleen al in het eerste halfjaar van haar bestaan verzekerde de maatschappij twee slavenschepen en meer dan zeventig keer goederenvervoer ten behoeve van Spaanse, Franse en Engelse (slaven) koloniën in Afrika, Amerika en Azië, en óók de intra-Europese handel in uit slavenarbeid verkregen suiker en tabak. Die koloniale betrokkenheid was niet verwonderlijk, gezien de eigen handel van de investeerders die Stad Rotterdam van de grond hielpen komen en van wie enkelen tot de eerste directeuren werden verkozen. Net als in het eerste jaar van bestaan, zou Stad Rotterdam in de volgende decennia jaar na jaar meerdere verzekeringen sluiten die het bredere systeem van Europees kolonialisme en slavernij faciliteerden en in stand hielden.

2. Stad Rotterdam en trans-Atlantische mensenhandel

Stad Rotterdam had vanwege zijn monopoliepositie als assurantiemaatschappij tot 1770 een uitzonderingspositie op de Rotterdamse verzekeringsmarkt.⁴¹ Het bijeengebrachte kapitaal waarmee verzekerd kon worden was namelijk groter dan dat van individuele verzekeraars. En als maatschappij die vervlochten was met het stadsbestuur, was de continuïteit van een verzekering voor de verzekeringsnemer altijd gegarandeerd. Bovendien brachten de directeuren, die tegelijkertijd actief waren in de scheepvaart, hun handelscontacten samen, wat de reikwijdte van Stad Rotterdam verder vergrootte. De meeste verzekeringen waarop Stad Rotterdam intekende, waren voor schepen die binnen Europa voeren – na Nederland vooral op Frankrijk en Engeland – maar van begin af aan tekende Stad Rotterdam ook in op verzekeringen die slavenhandelaren in staat stelden hun mensenhandel uit te voeren.

Slaafgemaakte Afrikanen werden voor de Nederlandse wet als niets meer dan roerende goederen gezien, maar vanuit het perspectief van Stad Rotterdam en andere verzekeraars hadden slaafgemaakten enkele unieke en inherente risico's.⁴² Er zijn veel voorbeelden van gevangengenomen Afrikanen die hun lot in eigen handen namen en probeerden te ontsnappen door hun boeien te breken, de bemanning aan te vallen en overboord te springen, of door het schip te overmeesteren en aan de grond te laten lopen om te kunnen vluchten. Dit was voor slavenhandelaren zo'n groot risico dat ze bij Stad Rotterdam terecht konden voor verzekering tegen eventuele schade aan het schip of verlies van de (deels) menselijke lading door opstand of sterfte. Enkele keren was dergelijke schade reden voor Stad Rotterdam om een deel van de verzekerde waarde van personen en goederen aan boord van een slavenschip uit te betalen.

Stad Rotterdam heeft als verzekeringsmaatschappij zelf nooit voor eigen bedrijfsrekening gehandeld in slaafgemaakte mensen of in producten die met slavenarbeid zijn verkregen. De rol van Stad Rotterdam in dit geheel moet dan ook gezien worden als die van facilitator, die zowel grote compagnieën als kleinere particuliere firma's en rederijen in staat stelde om de financiële risico's die inherent waren aan de handel in slaafgemaakte mensen te beperken. Hieronder vielen de West-Indische Compagnie en de Middelburgse Commercie Compagnie, de Rotterdamse slavenhandelsfirma's Coopstad & Rochussen en Wed. A. Hamilton & Meijners en het Zeeuwse Jacob Louijssen & Zoon, en vele andere Nederlandse, Franse, Engelse en Portugese slavenhandelaren. Onder de verzekeringsnemers bevonden zich ook meerdere kooplieden die zich als directeur aan Stad Rotterdam verbonden hadden en onder hun eigen naam handelden in slaafgemaakte mensen en producten die uit slavenarbeid werden verkregen. [Zie tabellen 2.1 en 2.2]

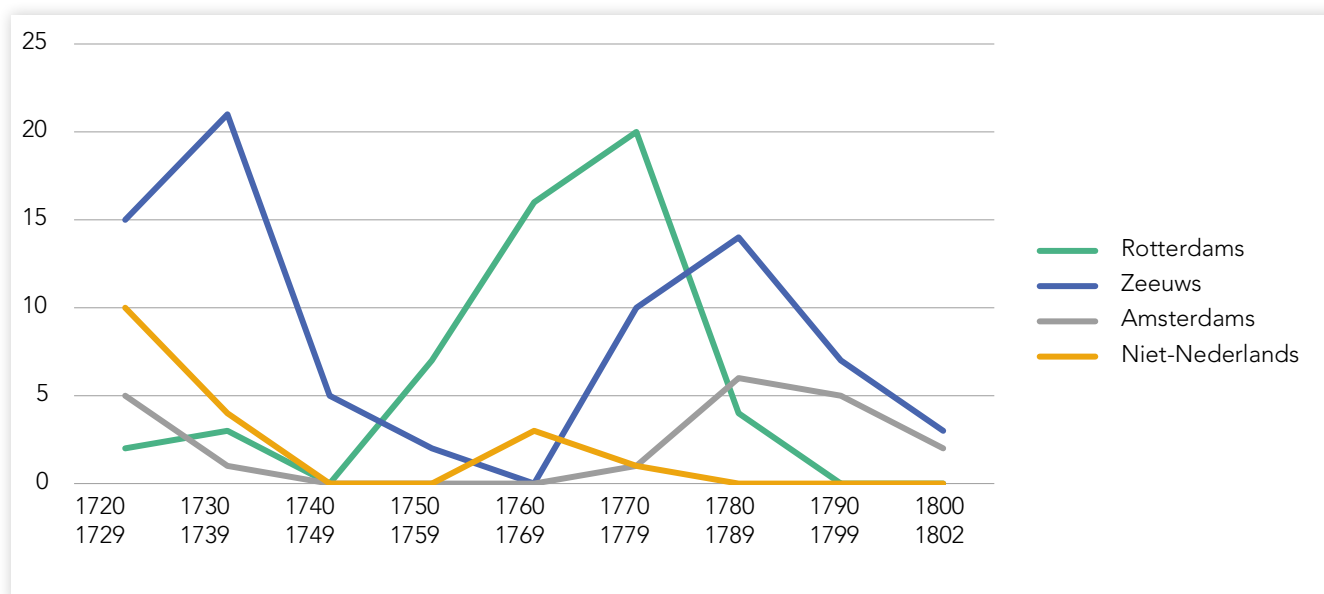
Van het eerste door Stad Rotterdam verzekerde slavenschip in 1720 tot het laatste in 1802, tekende Stad Rotterdam in op 236 verzekeringen die 167 slavenschepen faciliteerden in hun mensenhandel.⁴³ In deze 82 jaar zijn grofweg drie periodes te onderscheiden. Tot 1740 waren het voornamelijk slavenschepen van de WIC, zogenoemde illegale lorrendraaiers, en enkele Franse, Engelse en Portugese particulieren die hun schepen, goederen of menselijke lading bij Stad Rotterdam verzekerden.⁴⁴ Tussen 1750 en 1780 voerden de Rotterdamse slavenhandelaren Coopstad & Rochussen en Wed. A. Hamilton & Meijners de boventoon. En in de laatste periode, vanaf 1780, werden vooral slavenschepen van Amsterdamse en Zeeuwse particuliere slavenhandelaren verzekerd. [Zie Grafiek 2.1]

41 Van de Laar, *Oude naar Nieuwe Hoofdpoort*, 62.

42 Alex van Stipriaan, *Slavennijverleden en emancipatie*, https://www.tijdschriftcdv.nl/inhoud/tijdschrift_artikel/CD-2023-1-17/Slavennijverleden-en-emancipatie.

43 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

44 In de jaren 1740-1750 verzekerde Stad Rotterdam om onbekende redenen geen enkel slavenschip.

Grafiek 2.1: Vertrekhavens van door Stad Rotterdam verzekerde slavenschepen, per tien jaar (1720-1802).⁴⁵

2.1 De West-Indische Compagnie en slavenhandel

De West-Indische Compagnie (WIC) werd in 1621 opgericht om de Nederlandse handelsactiviteiten in het Atlantische gebied te versterken en de Spaanse en Portugese koloniale aanwezigheid aldaar te bestrijden. De WIC was opgesplitst in verschillende bestuurlijke afdelingen, de zogenoemde kamers. Rotterdam vormde samen met Dordrecht en Delft de kamer De Maze en vertegenwoordigde een negende deel van de compagnie. De kamers Noorderkwartier (Enkhuizen, Hoorn) en Stad en Lande (Groningen) hadden eveneens een negende aandeel, de kamer Zeeland twee negende en Amsterdam vier negende. Deze verdeling gold als sleutel voor het toewijzen van het aantal bewindhebbers dat iedere kamer in het hoogste bestuurlijke orgaan vertegenwoordigde en ook het aantal uit te reden schepen.

De WIC kreeg het Nederlandse staatsmonopolie op de kaapvaart en handel op West-Afrika en Noord- en Zuid-Amerika, met als doel afbreuk te doen aan Spaanse en Portugese koloniën. Toen de WIC in 1629 Portugese suikerplantages in Pernambuco (Noordoost-Brazilië) veroverde, raakte de Republiek direct betrokken bij de slavernij in het Atlantisch gebied. Vanuit eveneens veroverde handelsposten en forten aan de West-Afrikaanse kust in 1637, voerde de WIC grote aantallen slaafgemaakte mensen aan die op deze suikerplantages tewerkgesteld werden. Onder Nederlandse vlag werden in totaal ongeveer 23.500 slaafgemaakte Afrikanen naar Pernambuco vervoerd, van wie 3.000 de vaart niet hebben overleefd.⁴⁶ In 1654 verloor de WIC de Braziliaanse slavenplantages weer aan de Portugezen, maar de Nederlandse handel in slaafgemaakten ging met eilanden in het Caribisch gebied en plantagekoloniën in Zuid-Amerika als nieuwe eindbestemmingen in toenemende mate door. In de periode 1650 tot 1675 was de WIC zelfs zo actief dat meer dan de helft van alle slaventransporten in het Atlantisch gebied onder Nederlandse vlag voeren.⁴⁷

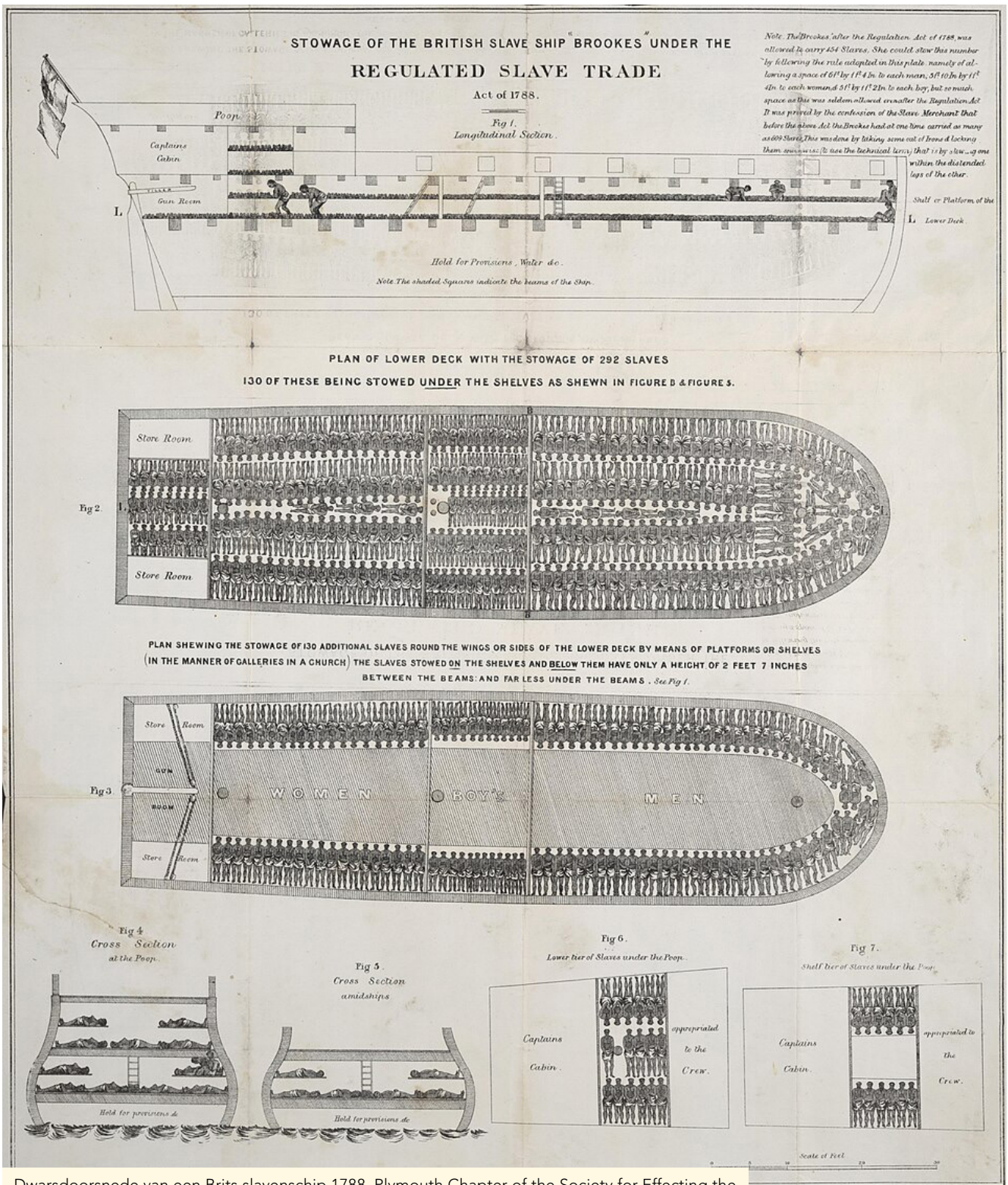
De Afrikaanse slaafgemaakten werden door Nederlandse handelaren ingeladen aan de kust van West-Afrika. Aanvankelijk waren het huidige Angola en Congo belangrijke inlaadplaatsen, maar al snel werd 'Guinea' – ruwweg de kust van het huidige Ghana, Togo, Benin en Nigeria – de vaste inlaadplaats. Daar had de WIC verschillende handelsposten in bezit, waarvan het fort Elmina, dat tot 1872 Nederlands bezit bleef, de belangrijkste was. De geketende mensen die in de fortkelders hun lot afwachtten, waren daar door Afrikaanse slavenjagers als krijgsgevangene, schuldenaar of gekidnapte gebracht. Oorspronkelijk kwamen zij uit gebieden in het Afrikaanse achterland, ieder met een eigen cultuur en taal die soms wel, soms niet voor hun lotgenoten verstaanbaar was.⁴⁸

⁴⁵ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam

⁴⁶ Van Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 91.

⁴⁷ Fatah-Black, 'Nederland.'

⁴⁸ Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 29.



Dwarsdoorsnede van een Brits slaverschip. 1788. Plymouth Chapter of the Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade.

Toen de WIC vanwege financiële problemen in 1674 een doorstart moest maken, verloor ze een groot deel van haar eerdere handelsmonopolies. Weliswaar bleef de WIC nog wel de grootste Nederlandse slavenhandelaar, maar steeds meer gebieden werden opengesteld voor particulieren, die hiervoor een soort belasting afdroegen.⁴⁹ Na oprichting van de Sociëteit van Suriname in 1683 eiste de WIC het recht 'zoveel Afrikaanse slaven te leveren als jaarlijks in de kolonie nodig werd geacht,' wat de compagnie tot 1738 zou voortzetten.⁵⁰ De WIC zou in haar bijna tweehonderdjarige bestaan meer dan driehonderdduizend mensen in slavernij verhandelen.

2.2 Stad Rotterdam en de WIC

Al direct na oprichting verzekerde Stad Rotterdam de casco's van WIC-schepen en goederen aan boord. Dat gold voor zowel de retourvaart als de slavenhandel. In de periode van 1720 tot 1739, toen het laatste verzekerde slavenschip van de WIC vertrok, verzekerde Stad Rotterdam meer dan de helft van alle slavenreizen van de WIC-kamers Zeeland en De Maze. [Zie tabel 2.3].⁵¹ In totaal tekende Stad Rotterdam in op minstens 68 verzekeringen verspreid over 27 unieke slavenreizen van de WIC. Na die tijd verzekerde Stad Rotterdam voor de WIC nog slechts enkele retourvrachten vanuit Amerika naar Afrika of Europa.

Het is bekend dat de WIC slaafgemaakten vrijwel nooit liet verzekeren.⁵² Uit de bij Stad Rotterdam afgesloten verzekeringen op slavenshippen, waarvan de beschrijvingen vrijwel altijd beperkt bleven tot 'goederen', is dit ook niet expliciet op te maken. Tegelijkertijd werd bij de meeste verzekeringen genoteerd dat ze voor de gehele reis werden afgesloten, dat wil zeggen van de Republiek via Afrika naar Amerika en soms ook weer terug. Er werd dus ook betaald voor de maandenlange etappe van West-Afrika naar de Zuid-Amerikaanse slavenplantages met vrijwel uitsluitend slaafgemaakten aan boord. Hoe dan ook, of slaafgemaakten nu wel of niet waren uitgesloten, alle overige verzekerde (ruil)goederen aan boord van een slavenship stonden uiteindelijk in dienst van de mensenhandel.

Opvallend, zo niet schrijnend, is dat wanneer de WIC een enkele keer wel besloot tot een verzekering op een menselijk leven, dit niet een slaafgemaakte Afrikaan betrof, maar een van de bemanningsleden zelf. In 1725 bijvoorbeeld sloot de WIC een dergelijke verzekering af om te voorkomen dat de stuurman van het Zeeuwse WIC-slavenship *Duijnvliet* zelf in slavernij terecht zou komen. Als het schip door Noord-Afrikaanse kapers zou worden ingenomen, dekde deze verzekering de som van het losgeld voor de stuurman, die anders op een slavenmarkt in Noord-Afrika terecht zou komen. De verzekering bleek achteraf overbodig. Een jaar na vertrek uit Middelburg leverde de *Duijnvliet* volgens opdracht – en met de betreffende stuurman aan boord – een lading van 217 slaafgemaakte Afrikanen af in Essequibo (het huidige Guyana) en op St. Eustatius.⁵³

De omvang van de menselijke lading op de *Duijnvliet* was relatief klein. De schepen van de WIC waarop Stad Rotterdam goederen verzekerde, hadden soms wel tot bijna achthonderd slaafgemaakten aan boord, maar een gemiddeld aantal op een WIC-schip lag tussen de vier- en vijfhonderd. Het aantal ingeladen mensen kwam echter nooit overeen met het aantal dat aan de andere kant van de Atlantische oceaan werd uitgeladen. De omstandigheden aan boord waren zo erbarmelijk, dat gemiddeld zo'n vijftien procent van de onder het scheepsdek vastgeketende mensen de oversteek niet overleefde.

Op een van de door Stad Rotterdam verzekerde WIC-schepen was de sterfte onder slaafgemaakten uitzonderlijk hoog. Tussen mei en juli 1732 werden vier verschillende verzekeringen gesloten op niet nader beschreven goederen voor een slavenreis van het Zeeuwse WIC-schip *Rusthof*.⁵⁴ Schipper Anthony Bogerman verliet de haven van Vlissingen op 11 juli 1732 en zou pas na een reis van meer dan twee jaar terugkeren naar Zeeland. Dat had alles te maken met de slechte levensomstandigheden van de slaafgemaakte mensen die aan boord werden gedwongen en acht maanden na vertrek moest de *Rusthof* de slaafgemaakten in het halfvolle schip ontruimen, toen het langs de kust van Ghana een vijandig schip tegenkwam.

49 Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 98.

50 Buddingh, *Geschiedenis van Suriname*, 23.

51 Vooral Zeeuwse slavenshippen van de WIC werden door Stad Rotterdam verzekerd. In totaal zeventien, tegenover vijf voor de WIC-kamer De Maze en vijf voor Amsterdam.

52 Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, 111.

53 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam; TASTD voyage ID 10111.

54 Het WIC-slavenship *Rusthof* werd in vier verzekeringen in totaal ter waarde van fl. 17.340 tegen fl. 784,80 gulden premie door Stad Rotterdam verzekerd.

Op het fort Elmina rapporteerde het WIC-personeel dat de slaafgemaakte mensen die uit de *Rusthof* werden geladen 'zoo bedroeft mager, ziek en slegt geconditioneert bevonden wierden, dat eer na geraamtens dan menschen geleeken' en dat er in de daaropvolgende maanden zoveel van hen kwamen te overlijden dat er een grondig onderzoek naar de toedracht nodig was.⁵⁵ Het bleek te gaan om een nalatige scheepsarts, die terstond ontslagen werd.⁵⁶

Half november 1733 maakte de *Rusthof* zich langs de kust van Benin op voor een nieuwe poging om te vertrekken. Nadat op 21 november 716 slaafgemaakten in het scheepsruim waren geladen, begon het schip aan de oversteek naar Suriname. Opnieuw waren de omstandigheden uitermate slecht. Bij aankomst in januari 1734 bleken slechts 374 van de slaafgemaakte Afrikanen de tocht te hebben overleefd. Volgens het rapport van de WIC-directeur te Suriname zou het al bij Benin misgegaan zijn, waar op de *Rusthof* 'zeer slegte sorteeringe van slaaven' waren ingenomen en er 'ook meerder als hondert zuiggelingen daaronder zijn geweest, waardoor de moeders haare kinderen met de gewoone scheepskost niet kunnende voeden.'⁵⁷ Behalve dat er dus te weinig voedsel was meegenomen om slaafgemaakte moeders hun baby's te laten voeden, waren nog meer slaafgemaakte mensen overleden aan ziekte of als gevolg van de slechte sanitaire omstandigheden in het scheepsruim. In de daaropvolgende dagen kwamen in de pakhuizen in Paramaribo nog eens 43 slaafgemaakten te overlijden. De 331 mensen die het uiteindelijk wel overleefden, werden volgens de WIC 'tot zeer slegte prijzen verkogt.'⁵⁸ Zo werd het zelfs voor die tijd buitensporige menselijke lijden op de *Rusthof* in de boeken teruggebracht tot een financiële tegenslag voor de WIC. Voor Stad Rotterdam waren de vier verzekeringen op goederen voor de *Rusthof* echter zeer succesvol geweest. De premies waren keurig betaald en er werd geen schade geclaimd. Kortom, voor de directeurs, makelaars en boekhouder van Stad Rotterdam weinig opmerkelijk en puur winst.

Na een grondige wijziging van de bevoegdheden van de WIC in 1730 had de compagnie alleen nog het exclusieve recht op de slavenhandel in Suriname, Essequibo en Berbice. Ook behield de WIC nog een strook van zestig mijl op de Goudkust als handelsgebied.⁵⁹ Vier jaar later verloor de WIC alsnog het monopolie op dit gebied in Afrika, waarna een groot deel van de slavenhandel vrijgesteld werd.⁶⁰ De WIC moest voortaan concurrentie van particuliere slavenhandelaren dulden. Het aandeel van de WIC in de Nederlandse slavenhandel nam steeds meer af, terwijl dat van particulieren toenam. Eind 1739 lieten Johanna Noteman, Jan Verhoeff en Jan de Leur ieder een lading goederen verzekeren op het schip *Delft* – het laatste slavenschip van de WIC waar Stad Rotterdam bij betrokken was. In de jaren hierna sloot de WIC bij Stad Rotterdam nog slechts enkele verzekeringen af.⁶¹ Deze hadden betrekking op de retourvaart. Zo werden goederen op de WIC-schepen *Henrietta Suzanna* in 1746 voor een reis van Rotterdam naar Elmina en de *Maria Galeij* in 1749 van Curaçao naar Rotterdam door Stad Rotterdam verzekerd. In 1767 werd nog expliciet voor de 'bewindhebbers van de kamer De Maze van de West-Indische Compagnie' als collectieve verzekeringnemer een verzekering op 'intrest' op het schip de *Dagenraadt* van Rotterdam naar Elmina verzekerd. Daarna is er geen schip van de WIC door Stad Rotterdam verzekerd.

Van alle 236 verzekeringen op slavenreizen waarop Stad Rotterdam intekende, was de WIC met 68 verzekeringen het frequentst. In totaal verzekerde de WIC voor 170.840 gulden aan voornamelijk goederen, waarvoor Stad Rotterdam 8.050,30 gulden aan premie ontving. Op de 27 unieke slavenreizen van de WIC die Stad Rotterdam als verzekeraar mede mogelijk maakte, werden bij elkaar 14.472 mensen in slavernij ingeladen, waarvan 2.311 de oversteek niet zouden overleven. Meer dan de helft van alle door de Zeeuwse WIC-kamer uitgerede slavenschepen tussen 1720 en 1740 werd door Stad Rotterdam verzekerd.

Voor de WIC-kamer De Maze, waarvan het hoofdkantoor in Rotterdam stond, verzekerde Stad Rotterdam de lading op iets minder dan de helft van het totale aantal slavenschepen. [Zie tabel 2.1 en 2.2] Of de betrokkenheid van Stad Rotterdam als verzekeraar bij de slavenhandel van de WIC uitzonderlijk was, is door een gebrek aan vergelijkingsmateriaal van andere verzekeraars vooralsnog moeilijk te bepalen. De meeste verzekeringen die Stad Rotterdam ten behoeve van slavenhandel voor één enkele compagnie of reder sloot, kwamen in ieder geval toe aan de WIC en daarmee faciliteerde Stad Rotterdam de grootste slavenhandelaar van Nederland.

55 NA, toegang 1.05.01.02, inv.nr. 923, scan 217-218; NA, toegang 1.05.01.02, inv.nr. 923, scan 242.

56 NA, toegang 1.05.01.02, inv.nr. 923, scan 271-272.

57 NA, toegang 1.05.01.02, inv.nr. 389, scan 142-144.

58 NA, toegang 1.05.01.02, inv.nr. 389, scan 142-144; Alex Jungman, 'Waarom stopte de WIC de slavenhandel op Suriname in 1738,' in *Tijdschrift voor Surinaamse taalkunde, letterkunde en geschiedenis*, jaargang 27 (2008), 252-265.

59 Den Heijer, *Geschiedenis van de WIC*, 167.

60 Den Heijer, *Geschiedenis van de WIC*, 168.

61 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

Tabel 2.1: Aantal verzekeringen, verzekerde waarden, ontvangen premie en uitbetaalde schade en restitutie op door Stad Rotterdam verzekerde slavenschepen, per compagnie, firma of reder (1720-1802).⁶²

Compagnie, firma of reder	Aantal verzekeringen	Verzekerde waarde (f.)	Ontvangen premie (f.)	Uitbetaalde schade (f.)
Coopstad & Rochussen	39	351.600	10.972,50	355
Zeeuwse particulieren	42	277.400	16.794,50	13.032,50
Franse slavenschepen	14	240.600	15.949	17.820
Middelburgse Commercie Compagnie	28	220.700	9.305,50	
West-Indische Compagnie	68	170.840	8.050,30	
Amsterdamse particulieren	17	114.000	5.365	9.029,85
Johannes Louijssen & Zoon	9	72.800	3.230	1.660
Wed. A. Hamilton & Meijners	6	48.000	1.440	3.760
Rotterdamse particulieren	7	26.000	1.050	
Engelse slavenschepen	4	24.600	798	
Portugese slavenschepen	2	11.000	1.020	4.950
Totaal	236	1.557.540	73.974,80	50.607,35

Tabel 2.2: Aantal in- en uitgeladen Afrikanen op door Stad Rotterdam verzekerde en unieke slavenschepen, per compagnie, firma of reder (1720-1802).⁶³

Compagnie, firma of reder	Aantal unieke slavenschepen	Ingeladen Afrikanen	Uitgeladen Afrikanen
West-Indische Compagnie	27	14.472	12.061
Coopstad & Rochussen	37	12.701	11.122
Zeeuwse particulieren	30	10.215	9.070
Middelburgse Commercie Compagnie	22	5.269	4.416
Franse slavenschepen	13	4.378	3.709
Johannes Louijssen & Zoon	9	3.264	2.903
Amsterdamse particulieren	13	2.710	2.369
Wed. A. Hamilton & Meijners	6	2.029	1.623
Rotterdamse particulieren	5	1.692	1.497
Engelse slavenschepen	4	1.286	1.045
Portugese slavenschepen	1	367	313
Totaal	167	58.383	50.128

⁶² Dataset verzekeringen Stad Rotterdam

⁶³ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam Van zes slavenschepen is het aantal ingeladen of uitgeladen Afrikanen niet bekend. Om toch een inschatting te kunnen geven, is voor deze schepen uitgegaan van het gemiddelde sterftecijfer van vijftien procent onder de slaafgemaakten op de middenpassage. Bij het gebrek aan beide aantallen is het gemiddelde op vergelijkbare schepen – uit dezelfde periode of met dezelfde eigenaar of schipper – genoteerd.

Tabel 2.3: Totaalaantal slavenscheperen en ingeladen en uitgeladen Afrikanen per WIC-kamer met het aandeel van door Stad Rotterdam verzekerde WIC-slavenscheperen (1720-1740).⁶⁴

WIC-kamer	Slavenscheperen			Ingeladen Afrikanen			Uitgeladen Afrikanen		
Amsterdam	35	5	14%	18.730	1.884	10%	15.891	1.640	10%
Zeeland	28	17	60%	13.107	9.466	72%	11.100	7.764	70%
De Maze	12	5	42%	7.260	3.122	43%	6.288	2.757	44%

2.3 'Lorrendraaiers'

Ondanks het tijdelijke monopolie van de WIC op de trans-Atlantische slavenhandel, was het ook particulieren tegen betaling van recognitiegeld – een soort belasting – toegestaan om in het WIC-gebied te handelen. Een aantal schippers was echter zo gericht op het vermeerderen van de winst van hun slavenhandel, dat ze probeerden onder zowel het monopolie als het recognitiegeld uit te komen. Deze zogenoemde 'lorrendraaiers' voeren met smokkelwaar op Afrika en handelden voor de Nederlandse wet illegaal in slaafgemaakte mensen. Van de ruim zestig lorrendraaiers die na 1720 actief waren, heeft Stad Rotterdam er acht verzekerd.⁶⁵ Bij vier hiervan werd de naam van de afsluiter niet genoteerd en werd de verzekering voor de 'toonder van het verzekeringsbewijs' afgesloten. Van de andere vier werden de namen wel genoteerd. Dit waren de Zeeuwen Pieter Baelde, Splinter van Doorn en Cornelis Jasperse, en de Rotterdammer Philip van der Hoeven, die nota bene van 1721 tot 1747 directeur was van Stad Rotterdam.

Dat Van der Hoeven onder eigen naam illegale lorrendraaiers verzekerde, is zeer opmerkelijk. Niet alleen omdat hij dat tijdens zijn directeurschap bij Stad Rotterdam deed, maar ook omdat hij in diezelfde periode driemaal onder eigen naam goederen op slavenscheperen van de WIC verzekerde. Hij verzekerde dus voor eigen rekening goederen op zowel legale als illegale slavenscheperen. Die illegale slavenscheperen brachten bovendien nog een extra risico met zich mee, bovenop de al risicovolle handel in mensen. De WIC jaagde namelijk actief op lorrendraaiers en zond daarvoor regelmatig kruiserscheperen uit die de illegale slavenhandelaren aanvielen. Toch vonden de lorrendraaiers Stad Rotterdam en andere verzekeraars bereid om hun vaak goedbewapende schepen inclusief lading te verzekeren.⁶⁶ Stad Rotterdam verzekerde bij elkaar voor 108.900 gulden aan casco's en goederen voor de illegale slavenhandel, waarvoor het 9.897 gulden aan premie ontving.⁶⁷ Ongeveer de helft van de geïnde premie zou echter weer als schade uitbetaald moeten worden: eenmaal 3.525 gulden om onbekende redenen voor het lorrendraaiersschip *De Windhond* en eenmaal 1.344 gulden omdat *De Jonge Matthijs* op het Caribische eiland St. Thomas zo beschadigd aankwam, dat het schip 'innavigabel' verklaard werd.⁶⁸

Niet alleen WIC-scheperen of lorrendraaiers werden verzekerd door Stad Rotterdam. Ook buitenlandse particuliere slavenhandelaren konden bij Stad Rotterdam terecht. Dat zij net zo goed als lorrendraaiers met geweld door de WIC werden bestreden, bleek wel uit de schadepost die Stad Rotterdam uitbetaalde voor twee verzekeringen van goederen op het Portugese slavenschip *St. Antonio de Padua*, ter waarde van 11.000 gulden en tegen 1.020 gulden premie.⁶⁹ In 1729 keerde Stad Rotterdam 4.950 gulden uit voor schade nadat het Portugese schip in de buurt van Ouidah in Benin door een WIC-schip 'is geattacqueert & gesprongen.' Het is onduidelijk of er op dat moment slaafgemaakte mensen aan boord waren. De boekhouder van Stad Rotterdam hield – uiteindelijk tevergeefs – hoop dat er 'ietwas van teregt mogte komen ofte alhier van de WIC werde gecouvreert.'⁷⁰

⁶⁴ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam; Trans-Atlantic Slave Trade Database; Den Heijer, *Goud, Ivoor en Slaven*, Bijlage I, 391-404.

⁶⁵ Ruud Paesie, *Getraceerde lorrendraaiers*, en Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

⁶⁶ Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 331.

⁶⁷ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

⁶⁸ SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 397: journaal 30 april 1724.

⁶⁹ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

⁷⁰ SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 402: journaal augustus 1729.

Behalve dit Portugese slavenschip, verzekerde Stad Rotterdam ook het casco en/of de goederen van Franse en Engelse slavenschepen. Jan van Meel, een bekende lorrendraaijer, liet in 1721 een lading goederen op het slavenschip *St. Jacques* verzekeren. Jean Cossart, van origine Fransman, verzekerde met zijn zakencompagnon Bouwer in hetzelfde jaar het casco en goederen op de *St. Jean Baptiste* en het jaar daarop eenzelfde verzekering op het Franse slavenschip de *Hercule*.⁷¹ Enkele verzekeringen op slavenschepen waren tot stand gekomen via buitenlandse contacten van de directeurs van Stad Rotterdam. Bij drie buitenlandse slavenschepen werden Stad Rotterdam-directeurs namelijk zelf als verzekeringsnemer genoteerd. Paul Charron, die in 1727 zijn broer Jean als Stad Rotterdam-directeur was opgevolgd, verzekerde de Franse slavenschepen *Aimable Bessonne* (1732) en *Diamant* (1733), en hun Engelse collega Benjohan Furlly liet in 1734 het casco en goederen op de *Crocodile* verzekeren, waarmee meer dan vierhonderd slaafgemaakte Afrikanen op Jamaica en Barbados werden uitgeladen.⁷²

2.4 Particuliere slavenhandelaren

Nadat de West-Indische Compagnie in 1730 het monopolie op de slavenhandel tussen Afrika en Zuid-Amerika moest afstaan en in 1738 ook dat op Suriname verloor, stortten particuliere schippers, reders en firma's zich op de slavenhandel. Vele Zeeuwen en Amsterdammers stapten in en ook Rotterdammers maakten gretig gebruik van de vrijstelling van de slavenhandel.⁷³ Voor de dekking van risico's op deze maandenlange particuliere slavenreizen, toonde Stad Rotterdam zich even bereid als het sinds 1720 was geweest voor de WIC, lorrendraaijers en niet-Nederlandse slavenschepen. De grootste particuliere slavenhandelaar van Nederland was de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC), die net als Stad Rotterdam in 1720 werd opgericht en daarin sterk gesteund werd door het lokale stadsbestuur. Al direct na het vrijgeven van de slavenhandel in 1730 zond de MCC twee schepen uit om te gaan handelen in alle verhandelbare goederen aan de Afrikaanse kust – waaronder in slaafgemaakte mensen. Daarvoor was de MCC zowel binnen Europa als in de retourvaart op Suriname en het Caribisch gebied actief. Voor het verzekeren van deze scheepvaart en handel kon de MCC voornamelijk terecht bij vermogende Zeeuwen, maar ook Stad Rotterdam tekende regelmatig in.⁷⁴ In 1724 verzekerde Stad Rotterdam viermaal goederen op de MCC-schepen *Don Carlos* en *Don Luis* op hun handelsreis naar Spaanse slavenkoloniën in Zuid-Amerika voor het indrukwekkende totaalbedrag van 144.000 gulden tegen 15.840 gulden premie. De handelsmissie verliep vanwege sterfte onder de bemanning en navigatieproblemen echter zo desastreus, dat Stad Rotterdam 59.760 gulden aan schade moest uitkeren. De MCC werd door het mislukken van deze reizen tot het randje van faillissement gebracht.⁷⁵

Stad Rotterdam bleef echter in zee gaan met de MCC en tekende tot 1730 voor de Zeeuwse compagnie nog elf maal in op verzekeringen. Deze bleken succesvoller, evenals de eerste twee reizen waarop de MCC slaafgemaakte Afrikanen verhandelde. Via de contactpersonen Pieter en Rudolf Baelde verzekerde Stad Rotterdam de casco's van de *Leliëndaal* en de *Eendracht*, met op deze laatste ook een niet omschreven lading goederen. Beide MCC-schepen keerden schadeloos terug na langs de kust van West-Afrika respectievelijk 66 en 90 mensen in slavernij te hebben verhandeld, van wie er op de *Leliëndaal* vijf en op de *Eendracht* zeven in het scheepsruim overleden.⁷⁶ In de jaren dertig van de achttiende eeuw tekende Stad Rotterdam in op nog eens dertien verzekeringen op met name goederen en soms het casco van MCC-schepen. Achtmaal betrof het de retourvaart op Nederlandse koloniën in het Caribisch gebied en Zuid-Amerika, naast de slavenreizen van het *Hof van Zeeland* (1732), de *Afrikaanse Galleij* (1737, 1738 en 1740) en de *Guineese Galleij* (1740). Bij elkaar sloot Stad Rotterdam 32 verzekeringen op MCC-schepen voor slavenhandel of retourvaart op koloniën in de periode tot 1750. Voor een totale waarde van 88.000 gulden tegen 3.960 gulden premie faciliteerde Stad Rotterdam het eerste decennium van slavenhandel van de MCC.

71 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam; Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 111, 120.

72 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam, 8 juni 1734.

73 Van Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 103.

74 De Kok, *Walcherse Ketens*, 125, 126.

75 Paesie, *Voor Zilver en Zeeuws Belang*, 7.

76 Zeeuws Archief, website Slavenhandel MCC: slavenhandelmcc.nl/map.



Schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC). Engel Hoogerheyden, 1750. Gemeente Middelburg, Stadhuiscollectie Middelburg, nr 22. Zeeuws Archief.

Net als aan de WIC bood Stad Rotterdam ook de MCC en andere reders de mogelijkheid om behalve slavenschepen en goederen ook hun scheepsbemanning te verzekeren tegen – uitgerekend – slavernij. Kapers langs de Noord-Afrikaanse kust plunderden uitvarende en terugkerende Europese schepen en verkochten de bemanning op slavenmarkten in onder meer Marokko, Tunesië en Algerije.⁷⁷ Voorbedacht op dit risico sloot Elisabeth van der Saan begin april 1725 bij Stad Rotterdam een dergelijke lijfverzekering voor haar echtgenoot Adriaen van de Graaff, kapitein van het MCC-schip de *Surinaamse Galleij*. Dit schip vertrok medio april 1725 van Middelburg naar Suriname, met de bedoeling om daarna met slavenplantageproducten weer terug te varen. De reis verliep echter niet volgens plan. Op de terugweg werd het schip ‘van den Turck genomen,’ ofwel door Noord-Afrikaanse kapers onder contract bij het Ottomaanse keizerrijk aangevallen en gekaapt. Adriaen van der Graaff werd gevangengenomen en kwam op een slavenmarkt in Algiers terecht. Begin september 1725 – vijf maanden na vertrek uit Middelburg en dus waarschijnlijk een, hooguit twee maanden nadat het schip Suriname verliet – kocht Elisabeth van der Saan haar man vrij.⁷⁸ Dit deed ze (mede) door de uitkering van 3.000 gulden aan schade voor de lijfverzekering die ze bij Stad Rotterdam had gesloten. Ook ontving ze nog 1.200 gulden voor schade aan niet nader gespecificeerde goederen die Elisabeth op hetzelfde schip voor haar echtgenoot had verzekerd. Dit soort verzekeringen werden vooral in de eerste helft van de achttiende eeuw gesloten. Voor zover bekend is dit de enige keer dat Stad Rotterdam schade uitkeerde voor een lijfverzekering tegen slavernij.⁷⁹

Het gat dat de WIC liet vallen na privatisering van de slavenhandel werd in Zeeland niet alleen opgevuld door de MCC. Stad Rotterdam verzekerde de handel van nog zeker tien private Zeeuwse slavenhandelaren. Op het slavenschip de *Jonge Pedro* (1740) lieten bijvoorbeeld zeven verschillende verzekeringsnemers een gedeelte van de lading verzekeren. Onder hen bevonden zich de schipper Jacob Valé, die aan zijn laatste van zeven slavenreizen voor de MCC begon, en Abraham Louijssen, die met zijn firma Snouck Hurgronje & Louijssen in de tweede helft van de achttiende eeuw in totaal 33 slavenreizen zou uitreden.⁸⁰ Voormalige lorrendraaier Splinter van Doorn verzekerde bij Stad Rotterdam het casco van het slavenschip *Jonge Rombout* (1738) en Josua van der Doos, eveneens oud-lorrendraaier, liet het casco en de lading op het schip *De Hoop* (1736) waarvan hijzelf kapitein was bij Stad Rotterdam verzekeren. Voor de reis van *De Hoop* van Vlissingen via Elmina naar Berbice verzekerde Stad Rotterdam voor ‘2.000 op slaven, 2.000 op ‘t casque.’ Dit is een van de weinige verzekeringen waarbij de boekhouder de menselijke lading expliciet noteerde.⁸¹ Voor deze verzekering ontving Stad Rotterdam 340 gulden premie, vergelijkbaar met het jaarinkomen van een vakarbeider in achttiende-eeuws Nederland.

77 Dick Harrison, ‘De Barbarijse zeeroovers en hun christenslaven,’ in *Historiek*, 20 juni 2024, <https://historiek.net/de-barbarijse-zeeroovers-en-hun-christenslaven/130659/>.

78 Zeeuws Archief, 20 archief MCC, inv.nr. 1087, 398.

79 Voor de lijfverzekering van Daniel Belleijn, kapitein van het Zeeuwse schip *Oosterbeek*, d.d. 8-3-1725 is volgens notitie in het assurantieboek 3,5% schade à fl. 155,15,- uitgekeerd. Uit de vermelding van een specifiek percentage aan schade is op te maken dat dit zeer waarschijnlijk geen gevangenschap betrof zoals bij de ‘totale schade’ aan de lijfverzekering van Adriaen van der Graaff. Dergelijke verzekeringen werden door Stad Rotterdam vooral in de periode 1721-1731 gesloten: 29 lijfverzekeringen in die periode, met twee nakomende verzekeringen in 1755 en 1776. Meestal werden deze t.b.v. scheepsofficieren gesloten, maar enkele keren ook passagiers.

80 Jacob Vallé wordt zeven keer als kapitein van een slavenschip genoemd in de TASTD. Slavenreizen van Snouck Hurgronje & Louijssen in: *De Kok, Walcherse Ketens*, 48.

81 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam, 20 juli 1736.

Waar tot 1740 veruit de meeste door Stad Rotterdam verzekerde slavenschepen uit Zeeuwse havens vertrokken, voerden Rotterdamse slavenhandelaren van 1750 tot 1780 de boventoon. De particuliere slavenhandel kwam in Rotterdam later op gang dan in Zeeland, maar nam een vlucht na de oprichting van Coopstad & Rochussen (C&R) in 1747. Deze firma van de Rotterdamse kooplieden Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen legde zich toe op slavenhandel en was plantagefinancier en importeur van slavenplantageproducten. C&R zou binnen enkele decennia uitgroeien tot de tweede grootste particuliere slavenhandelaar van Nederland, na de MCC. In Rotterdam was C&R met zo'n tachtig procent van alle door Rotterdammers uitgevoerde slavenhandel veruit de grootste.⁸² Het contact tussen de verzekeringsmaatschappij en de familie Van Coopstad was al in 1720 gelegd, toen de vader van Herman, Leendert van Coopstad, zich voor 20.000 gulden had ingeschreven als grootaandeelhouder bij de oprichting van Stad Rotterdam.⁸³ Ook de familie Rochussen was al langer bij Stad Rotterdam bekend. In 1731 werden tweemaal goederen op het schip de *Gulde Vrijheid* – waarvan Isaac Jacobus' vader Isaac Rochussen de eigenaar was – verzekerd voor een slavenreis waarop zo'n driehonderd slaafgemaakten zijn verscheept.⁸⁴

In de ruim dertig jaar dat C&R actief was, heeft Stad Rotterdam 136 keer het casco of goederen, maar meestal allebei, voor hen verzekerd. Bij de 37 unieke slavenschepen van C&R waar Stad Rotterdam op intekende, noteerde de boekhouder expliciet 'ter slavenhandel' als doel van de reis. Bij twee verzekeringen werd de inhoud in niet verbloemde taal verder gespecificeerd. Op 23 januari 1765 sloot C&R een verzekering op '14 negers' voor de reis van de *Publicola* van West-Afrika naar Suriname.⁸⁵ Op de verzekeringspolis van de *Publicola* – 'inhebbende cargasoen, slaven, ammunitie, etc.' – stond verder dat Stad Rotterdam en de andere verzekeraars het 'risico lopen op de slaven die voort cargasoen sullen werden ingekogt, verhandelt of getrocqueert [geruild] (...) Ingevall van opstand of ander onheijl onder de slaven, yder stukx slaef zo manlijk als vrouwelijk, jong of oud, groot of kleijn, getaxeerd & aengenomen voor f 250,- schoon bij inkoop, ruyling of verhandeling meerder of minder mogte gekost hebben of waardig sijn.'⁸⁶ Stad Rotterdam ging akkoord met deze voorwaarden en tekende in voor 4.000 gulden. Twee directeuren van Stad Rotterdam tekenden nog onder eigen naam in op de verzekering: de firma Van Alphen, Dedel & Van de Wall van directeur Isaac van Alphen voor 2.000 gulden en zijn collega-directeur Jan Pott voor 1.000 gulden.

Op het schip *De Maas* liet C&R in juli 1771 '400 slaven' met als aanvullende voorwaarde dat het risico liep tot 'de laatste slaaff zal werden gelost' op de oversteek van Elmina naar Suriname verzekeren, waar Stad Rotterdam voor 6.000 gulden op intekende.⁸⁷ Het aantal verzekerde slaafgemaakte mensen kwam echter niet overeen met de 462 Afrikaanse mannen, vrouwen en kinderen die te Elmina in het scheepsruim werden geladen.⁸⁸ C&R hield waarschijnlijk al rekening met de sterfte onder de slaafgemaakten tijdens de middenpassage. Voor Stad Rotterdam was C&R met 37 unieke verzekerde slavenschepen en een totale verzekerde waarde van 351.600 gulden de grootste klant wat slavenhandel betreft. Van alle 65 slavenschepen die C&R heeft uitgereed, was Stad Rotterdam als verzekeraar bij meer dan de helft voor de gehele driehoeksreis en voor net iets minder dan driekwart van minstens een gedeelte van de slavenreis betrokken. [Zie tabel 2.1]

Een andere grote slavenhandelaar was de firma Wed. A. Hamilton & Meijners (H&M), een firma waar directeur Johan Gerard François Meijners (1720-1772) persoonlijk bij betrokken was. Meijners had in 1741 samen met zijn schoonmoeder deze firma overgenomen van zijn schoonvader, de Ierse koopman Archibald Hamilton, die zich met een eigen handelshuis rond 1720 in Rotterdam had gevestigd. Hij was tevens eigenaar van een pakhuis aan de Boompjes. Na Hamiltons overlijden nam Meijners de zaak over. Hij ontwikkelde zich tot een invloedrijk Rotterdammer. In de loop van zijn carrière werd hij onder meer schepen, later burgemeester van Rotterdam en van 1750 tot 1770 directeur van Stad Rotterdam.⁸⁹ Intussen groeide H&M uit tot een van de grootste particuliere slavenrederijen van Rotterdam. Meijners hield zich persoonlijk veel bezig met deze zaken, wat blijkt uit deze zin uit het gedicht dat voorgedragen werd op zijn bruiloft: 'Daar Surinames oogst U zegent met zyn vruchten.'⁹⁰

82 Oostindie, *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, 58.

83 SAR, archief 199, inv.nr. 1. Resolutieboek Maatschappij Stad Rotterdam, 1720-1731.

84 Isaac Rochussen was de vader van Isaac Jacobus Rochussen, die bij vertrek van het slavenschip *Gulde Vrijheid* (1731) pas elf jaar oud was. Het schip *Gulde Vrijheid* van Coopstad & Rochussen is hier vermoedelijk naar vernoemd. Isaac Rochussen wordt genoemd als eigenaar in TASTD, voyage ID 10638; Zeeuws Archief, 7117, registratienummer 4575 d.d. 08-12-1720.

85 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam, 23 januari 1765.

86 R. Mees, *Gedenkschrift van de firma R. Mees & Zoonen ter Gelegenheid van haar Tweehonderd-jarig Bestaan, 1720-1920* (Corns. Immig & Zoon, 1920), bijlage 22.

87 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam, 27 juli 1771.

88 TASTD, voyage ID 10805.

89 Van Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 277.

90 Van Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 279.

Meijners kon bij zijn mededirecteuren van Stad Rotterdam terecht voor verzekering van de tientallen schepen die onder de vlag van H&M slaafgemaakte mensen en slavenplantageproducten verscheepten. H&M organiseerde in totaal twaalf slavenreizen. Stad Rotterdam tekende er op zes hiervan in, waarbij het ging om de slavenschepen *Africa*, *Johan & Cornelis* en *Prinses Frederica Sophia*. Deze verzekeringen, alle zes voor dezelfde waarde van 8.000 gulden tegen 240 gulden premie, waren steeds gesloten op het casco en niet nader gespecificeerde goederen aan boord, alhoewel expliciet vermeld werd dat het schip 'ter slavenhandel' uitvoer. Behalve deze slavenschepen, verzekerde Meijners nog 84 keer de casco's en slavenplantagegoederen op de retourvaart op Suriname bij de verzekeringsmaatschappij waar hij directeur was.⁹¹

In de jaren 1780-1800 verzekerde Stad Rotterdam nauwelijks nog Rotterdamse slavenschepen. Waar dat er in de jaren zeventig nog zo'n twintig waren, liep dat in de jaren tachtig terug tot slechts drie schepen, namelijk: de *Verwachting* van Anthony Amelo, de *Vrouw Ida Agatha* van H. van Coopstad & Oostende – de firma van de neef van de C&R-firmant – en de *Johanna* voor een niet met naam genoemde verzekeringsnemer. Een van de redenen voor de terugloop was het verlies van de koloniën Berbice, Demerara en Essequibo na de Vierde Engelse Zeeoorlog tussen 1780 en 1784. De directeuren van Stad Rotterdam waren daarnaast over het algemeen voorzichtiger geworden met het verzekeren van slavenhandel. In de vijf jaar van 1787 tot en met 1791 moest Stad Rotterdam bijna 19.000 gulden aan schade uitkeren – een bedrag dat hoger was dan wat de verzekeringsmaatschappij in de twintig jaar daarvoor bij elkaar aan premie op verzekerde slavenschepen had verdiend. Dat Nederland na 1795 herhaaldelijk in oorlog raakte met Groot-Brittannië vormde bovendien een enorme belemmering van de mogelijk te verzekeren scheepvaart.

De meest prominente slavenhandelaren waar Stad Rotterdam in deze eindfase voor verzekerde, waren de Amsterdammers L. Brandligt & Zoon, de Zeeuwse MCC en Johannes Louijssen & Zoon. De MCC verzekerde in 1771 voor het eerst sinds 1740 weer een slavenschip bij Stad Rotterdam, waarna er tot 1802 nog veertien zouden volgen. Johannes Louijssen & Zoon (JL&Z) was de voortzetting van de in 1788 opgeheven Vlissingse slavenhandelsfirma Snouck Hurgronje & Louijssen, die minstens 25 slavenschepen uitreedde en een buskruitmolen beheerde ten behoeve van de ruilhandel voor slaafgemaakte mensen langs de Afrikaanse kust.⁹² De acht slavenreizen die JL&Z tussen 1788 en 1792 organiseerde, werden allen door Stad Rotterdam verzekerd.⁹³ Eenmaal betaalde Stad Rotterdam schade uit aan JL&Z. Toen de *Goede Hoop* klaar lag om de reis vanuit Elmina (Ghana) naar Zuid-Amerika te ondernemen, bleek het schip in zeer slechte staat. De *Goede Hoop* werd afgekeurd en de menselijke lading moest in een ander schip worden overgezet. Stad Rotterdam keerde 1.660 gulden uit voor schade aan casco en goederen.⁹⁴

Een andere uitkering van Stad Rotterdam verliep op merkwaardige wijze. Het schip de *Berbice Verlangen* van de Vlissingse slavenhandelaar Jan van der Woordt en zijn Amsterdamse collega Gregorius Cruijs liep in 1790 bij Sierra Leone aan de grond nog voordat het een lading slaafgemaakte mensen in kon laden. De *Berbice Verlangen* raakte onherstelbaar beschadigd en werd naar een haven gesleept, waar het schip en alles aan boord verkocht werd. Kapitein Hiddemeijer ontving hiervoor wisselbrieven die 'betaalbaar in slaaven' waren en waarvoor hij vervolgens 'heeft ontvangen vijfendertig stuks.'⁹⁵ Hiddemeijer laadde deze slaafgemaakten in een ander schip en is daarmee naar Suriname vertrokken, maar overleed voor aankomst. Van der Woordt en Cruijs claimden als eigenaars van de *Berbice Verlangen* met succes het recht op de opbrengst van de verkochte vijfendertig Afrikanen die de kapitein als compensatie had gekregen. Voor de schade aan het bij Stad Rotterdam verzekerde casco en goederen die voor slaafgemaakten geruild moesten worden, ontvingen Van der Woordt en Cruijs nog 3.300 gulden.⁹⁶

In 1792 kwam er een tijdelijke stop in het verzekeren van slavenschepen. Uit de assurantieboeken en de bewaard gebleven notulen van bestuursvergaderingen blijkt hiervoor geen directe reden, anders dan de eerdergenoemde oorlogsomstandigheden met Groot-Brittannië en het feit dat er steeds vaker schade aan slavenhandelaren werd uitbetaald. Het duurde tien jaar voordat Stad Rotterdam in 1802 weer slavenschepen verzekerde. Dat was echter van korte duur, want op 18 september 1802 verzekerde Stad Rotterdam definitief voor het laatst een slavenschip. Dit betrof het casco en cargazoën van het MCC-schip de *Standvastigheid*, dat een jaar later 257 van de 281 ingescheepte slaafgemaakte Afrikanen levend in Suriname ontscheepte.

91 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

92 De Kok, *Walcherse Ketens*, 48, 53, 54.

93 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

94 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 430, jaarnaal juli 1791.

95 GAA, 5075 Notariële Archieven, inv.nr. 15652, scan 290, 291.

96 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 430, jaarnaal februari 1791.

Van het eerste verzekerde slavenschip in het oprichtingsjaar 1720 tot de laatste in 1802 heeft Stad Rotterdam 236 verzekeringen op 167 unieke reizen van slavenschepen gesloten. Verreweg het vaakst betrof het een verzekering van het casco van het slavenschip of van al dan niet gespecificeerde goederen aan boord, maar in enkele gevallen verzekerde Stad Rotterdam slavenhandelaren expliciet tegen het verlies van de mensenlevens, die zij zagen als goederen in hun eigendom. Deze verzekeringen hebben Stad Rotterdam onder de streep een marge van 23.367,45 gulden opgeleverd. Voor de ruim vijftigduizend slaafgemaakte mensen die de overtocht van Afrika naar Zuid-Amerika op een door Stad Rotterdam verzekerd slavenschip overleefden en wie een leven in slavernij wachtte, betekende het financieel gewin van Stad Rotterdam echter niets.

‘Tot de laatste slaaf zal zijn verkogt en gelost’

Slaafgemaakte Afrikanen zullen de directeuren, boekhouders en makelaars van Stad Rotterdam waarschijnlijk nooit in levenden lijve hebben gezien. De eerste groep wist ongetwijfeld niet eens van het bestaan van de ander, maar andersom wisten de directeuren, makelaars en administratief personeel wel degelijk dat een deel van de verzekeringen die zij sloten over de levens van slaafgemaakte mensen ging. Bij Stad Rotterdam werd geen enkele verzekering gesloten zonder dat twee directeuren deze hadden gezien en goedgekeurd.⁹⁷ Op iedere polis die zij accordeerden, werden de voorwaarden, uitzonderingen en andere bepalingen rondom de dekking van de verzekering genoteerd en dat was niet anders wanneer het om slaafgemaakte mensen ging. Op de polis voor het schip de *Zeemercuur* van de Middelburgse Commercie Compagnie in 1791 stond bijvoorbeeld expliciet vermeld dat het risico liep tot ‘de laatste slaaf, slavin, jonge of meisje zal zijn verkogt en gelost’. Voor iedere slaafgemaakte die ‘in gevallen van revolte of opstanden daaruijt spruitende onheilen onder de slaven en slavinnen’ kwam te overlijden, verklaarde Stad Rotterdam zich met ondertekening van de polis bereid 400 gulden aan de slavenhandelaar als schadevergoeding uit te betalen.⁹⁸

In de bewaard gebleven administratie van Stad Rotterdam werden slaafgemaakte Afrikaanse mannen, vrouwen en kinderen steevast collectief genoteerd als een ontmenselijkt cijfer met daarachter ‘stuks slaven’. Ook in het geval van opstanden en wanneer er schade aan de ‘menselijke handelswaar’ uitbetaald werd, werd naar hen als ‘slaaf’ verwezen. Bij de verzekering van het schip *Publicola* van Coopstad & Rochussen in 1765 ging het in de woorden van de boekhouder om ‘14 negers’.⁹⁹ Deze notitie in het assurantieboek biedt verder geen inzicht in de reden voor het specifieke getal van veertien slaafgemaakte Afrikanen, maar de verwijzing naar huidskleur en sociale status gaf de boekhouder en verzekeringsnemer genoeg omschrijving.

Nog voordat een slavenschip Nederland had verlaten werden slaafgemaakte Afrikanen al gereduceerd tot goederen. Die ontmenselijking werd ook bij aankomst van een slavenschip in West-Afrika niet minder, zoals met de *Jonge Isaac* waarvan Coopstad & Rochussen in 1756 het casco en goederen bij Stad Rotterdam verzekerde. De verzekerde lading bestond hoofdzakelijk uit vuurwapens, messen, alcohol en vanuit Azië geïmporteerde textiel die op het fort Elmina (Ghana) voor slaafgemaakte mensen geruild zouden worden.¹⁰⁰ In het scheepsruim van de *Jonge Isaac* werd ‘een getal van vierhondert en tien & twee derde koppe slaven gerekend a hondertvijftig guldens per kop (...) en seventien koppen slaeve gerekent a tweehondert guldens per kop’ geladen.¹⁰¹ De ontmenselijkte term ‘twee derde kop’ werd gebruikt om de verminderde verkoopwaarde aan te duiden van een slaafgemaakt persoon die door lichamelijke gebreken of ongeschikte leeftijd door koper en verkoper niet als volwaardig werd beschouwd.

⁹⁷ In de Assurantieboeken van Stad Rotterdam werden steeds de twee directeuren die hun goedkeuring voor de verzekering gaven genoteerd.

⁹⁸ Zeeuws Archief, 20 archief MCC, inv.nr. 1403.3, scan 186.

⁹⁹ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam, 23 januari 1765.

¹⁰⁰ SAR, 68 archief C&R, inv.nr. 26.

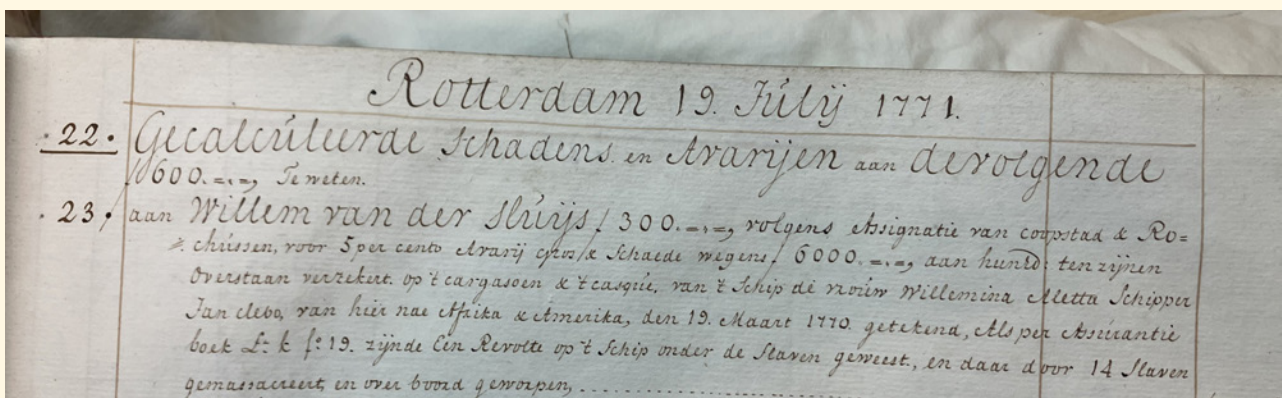
¹⁰¹ SAR, 68 archief C&R, inv.nr. 29.

De omstandigheden waar slaafgemaakte Afrikanen tijdens de oversteek naar Zuid-Amerika mee te maken kregen, waren schrijnend. Joachim Christian Nettelbeck, stuurman op het Coopstad & Rochussen-schip *Elisabeth* waarvan Stad Rotterdam in 1772 de goederen en het casco verzekerde, memoreerde vijftig jaar na dato hoe het er op dat slavenschip aan toeging.¹⁰² Overdag werden de slaafgemaakten op het dek gebracht voor fysieke klussen, zoals het schoonschrobben van het dek, waarna zij 'als haringen gestuwd' weer in het vochtige scheepsruim werden gepropt, waar per persoon nauwelijks ruimte was om overeind te zitten. Daar werden zij met angst in toom gehouden, bijvoorbeeld door het plaatsen van kanonnen tussen het mannen- en vrouwengedeelte. Dat er geen kanonskogels in zaten werd verzwegen. De scheepsbemanning was bang dat een kanon per ongeluk afging en de slaafgemaakten zou raken. Dat was absoluut niet de bedoeling, want 'die kerels hebben wel geld gekost,' schreef Nettelbeck. Het weinige eigen bezit dat de slaafgemaakten vonden of aan boord smokkelden – vaak niet meer dan lapjes stof of kapotte tabakspijpen – bewaakten ze vurig. Het overmatige (seksuele) geweld door de bemanning en zelfmoord onder slaafgemaakten, dat op ieder slavenschip voorkwam, hoorde volgens Nettelbeck onder het mom van 'ruwheid en hardvochtigheid' nu eenmaal bij een leven op zee.

Het risico waar slavenhandelaren zich bij Stad Rotterdam tegen konden verzekeren liep doorgaans tot het moment dat de allerlaatste slaafgemaakte persoon uitgeladen was. Bij aankomst in Amerika wachtte de slaafgemaakten die de reis hadden overleefd een vernederende check van hun lichaam om hun waarde – die opnieuw werd gereduceerd tot slechts een geldbedrag – te bepalen. Na verkoop werden ze gebrandmerkt met de initialen van de plantage-eigenaar die hen nu zijn bezit noemde. Ze kregen van hem een naam waarvan de betekenis weinigen van hen iets zal hebben gezegd.¹⁰³ Het verschilde per handelaar en per schip hoe de verkoop verliep, maar vaak waren er al bestellingen gedaan voor een bepaald aantal slaafgemaakten en werd de rest 'uit de hand' verkocht. Familieverbanden deden er hierbij niet toe, zo blijkt wel uit de individuele verkoop van acht jongens en drie meisjes van jonger dan vijftien jaar zonder een volwassene nadat ze uit de eerdergenoemde *Jonge Isaac* werden geladen.¹⁰⁴

Opstand en verzet

Er was altijd al verzet tegen slavernij. Zodra er redelijke kans van ontsnappen was, kwamen slaafgemaakte Afrikanen in opstand. Dit verzet was ook zichtbaar voor de boekhouders en directeurs van Stad Rotterdam, vooral wanneer slaafgemaakten zich probeerden vrij te vechten en in opstand kwamen tegen de bemanning van slavenscheperen. Dat was namelijk een van de expliciete risico's waartegen slavenhandelaren zich bij Stad Rotterdam konden verzekeren. Toch leidde een opstand slechts eenmaal tot uitkering van schade. Op het schip de *Willemina Aletta* van de Rotterdamse slavenhandelsfirma Coopstad & Rochussen ontstond in de nacht van 16 op 17 november 1770 langs de kust bij fort Elmina ruzie tussen enkele slaafgemaakten.¹⁰⁵ In de chaos lukte het alle tweehonderd Afrikanen op het schip om hun boeien stuk te slaan, terwijl de bemanning probeerde de opstand te beëindigen. In de buurt voor anker liggende schepen werden met een pistoolschot vanaf de *Willemina Aletta* om hulp geroepen. Slaafgemaakten die overboord waren gesprongen in een poging te vluchten werden uit het water gehaald en opnieuw geketend.



Uitbetaling van schade aan boord van de *Willemina Aletta*, genoteerd in het journaal van Stad Rotterdam. Archief van de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam anno 1720. Stadsarchief Rotterdam

¹⁰² Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 158.

¹⁰³ Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 164.

¹⁰⁴ SAR, 68 archief C&R, inv.nr. 30.

¹⁰⁵ NA, 1.05.01.02 archief Tweede WIC, inv.nr. 972, scan 222; Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 156.

De volgende ochtend was de opstand neergeslagen, onder andere door 'eenige gewapende Compagnies slaaven' die het WIC-personeel te Elmina naar het schip had gestuurd. Vervolgens werd de schade aan de menselijke lading opgemaakt. Zes Afrikanen waren verminkt of vermist en dertien Afrikanen overleefden de opstand niet. Twaalf mensen waren verdronken nadat ze overboord waren gesprongen en één persoon zag geen andere uitweg dan zich onder het dek te verhangen.¹⁰⁶ Tijdens het verhoor om de aanstichter van de opstand te achterhalen, verklaarde Tanda – een van de opstandelingen – dat ene Jan Commie hem en de rest had overtuigd te kunnen ontsnappen. Commie, een slaafgemaakte Afrikaan wie een Nederlandse naam was opgelegd, werd op 3 december op de *Willemina Aletta* geëxecuteerd 'ter exempel en afschrik van het overige armazoën,' waarmee de andere slaafgemaakten werden bedoeld.¹⁰⁷ Het bericht over deze opstand en de 'schade' aan de menselijke lading op de *Willemina Aletta*, bereikte Stad Rotterdam. In het journaal noteerde de boekhouder dat er 300 gulden uitgekeerd was vanwege 'een revolte op 't schip onder de slaven' van wie er volgens zijn rapport veertien werden 'gemassacreert en over boord geworpen.'¹⁰⁸

Het voorval op de *Willemina Aletta* in 1770 was de enige keer dat Stad Rotterdam een bedrag uitbetaalde voor schade vanwege een slavenopstand, maar dat was zeker niet de enige keer dat er een opstand was op een verzekerd schip. Een jaar eerder nog waren drie Afrikanen op de *Guineese Vriendschap* – eveneens van Coopstad & Rochussen en door Stad Rotterdam verzekerd – in opstand gekomen.¹⁰⁹ De in Ashanti (Ghana) geboren Essierrie Ettim bleek volgens verslag van het WIC-personeel te Elmina de aanstichter te zijn. Essierrie had een mes bemachtigd en twee lotgenoten meegekregen 'om op de blanken aan te vallen, waervan er verscheidene zwaer gekwetst [verwond] zijn.' Een van de matrozen was zo zwaar door Essierrie verwond, dat hij hem 'zeekerlijk zoude vermoord hebben, waere hij niet verhinderd geweest in zijn boos voorneemen door het ontfangen van een houwe in zijn linkerarm.' Om de anderen af te schrikken werd Essierrie de rechterhand afgehakt – zijn linkerarm kon hij door zijn verwondingen al niet meer gebruiken. Hij werd aan de grote ra – de dwarsbalk waar het grootzeil aan hangt – van de *Guineese Vriendschap* opgehesen, waar hij volgens het verslag 'onder de armen ophangende zal worden gearquebuseerd [beschoten] dat er de dood na volgt'. Zijn lichaam werd tot slot overboord gegooid. De executie als gevolg van de opstand van Essierrie op de *Guineese Vriendschap* was voor Stad Rotterdam geen reden tot uitkering van schade, ook al was hij een van de slaafgemaakten aan boord.

Ook op het MCC-schip de *Vigilantie*, waarvan Stad Rotterdam in 1780 het casco en goederen verzekerde, ontstond een opstand, maar ook in dit geval werd geen schade uitbetaald. Kort na het inladen van 322 slaafgemaakte Afrikanen in de *Vigilantie* langs de kust van Sierra Leone, kwam een groot deel van hen in opstand. Enkele opstandelingen werden door de bemanning gedood, anderen sprongen van boord. Toen er later een nieuwe lading mensen het scheepsruim in gedwongen werd, ontstond weer een opstand en een maand later nog een keer. De kapitein van de *Vigilantie* omschreef de slaafgemaakten die zich met man en macht verzetten tegen hun slavernij met weinig gevoel als 'halsstarrig en ondeugend van aart'.¹¹⁰ Toen de *Vigilantie* na de maandenlange oversteek bijna bij Suriname aankwam, liep het aan de grond en probeerden de slaafgemaakten opnieuw hun vrijheid terug te krijgen. Enkele van hen wisten weg te komen en het moerassige achterland van Suriname in te vluchten, maar het succes van de opstand was van korte duur. Uiteindelijk werden 285 Afrikanen uit het scheepsruim van de *Vigilantie* in Paramaribo uitgeladen en alsnog in slavernij verkocht. Ook hier is geen schade uitgekeerd, ook al was er overduidelijk sprake van verlies van menselijke lading en dat zelfs tijdens meerdere opstanden op hetzelfde schip.

106 NA, 1.05.01.02 archief Tweede WIC, inv.nr. 292, scan 94: brief directeur-generaal te Afrika P. Woortman aan WIC-kamer De Maze, 8 december 1770; Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 156.

107 NA, 1.05.01.02 archief Tweede WIC, inv.nr. 292, scan 94: brief directeur-generaal te Afrika P. Woortman aan WIC-kamer De Maze, 8 december 1770.

108 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 424 journaal 1771.

109 NA, 1.05.01.02 archief Tweede WIC, inv.nr. 509, scan 32-35: vergadering Raad te Elmina, 2 november 1769.

110 Ruud Paesie, 'De slaven op de *Vigilantie* zijn opstandig van aard,' in *Spectrum*, 02-07-2011.

'Ordinaire sterfte'

Er is maar een beperkt aantal verzekeringspolissen voor slavenhandel bewaard gebleven, waarvan enkele in originele staat. In de originele polissen stonden clausules die omschreven onder welke omstandigheden schade uitgekeerd moest worden in het geval van sterfte onder de slaafgemaakten. Dat was bijvoorbeeld het geval op het schip de *Verwachting* van de Vlissingse slavenhandelsfirma Johannes Louijssen & Zoon. Voordat de *Verwachting* in 1790 van Vlissingen naar Congo vertrok, sloot de firma een verzekering bij Stad Rotterdam waarop specifiek vermeld stond dat slaafgemaakten tegen 'alle gevaaren des doods,' niet alleen bij opstanden, maar ook in geval van 'natuurlijke, moedwillige of geweld[ad]jige dood,' verzekerd waren.¹¹¹ Een uitzondering hierop waren slaafgemaakten die van boord sprongen om zichzelf te bevrijden en daardoor overleden.

Tijdens de oversteek van de *Verwachting* van Afrika naar Zuid-Amerika overleden 22 slaafgemaakte Afrikanen. Johannes Louijssen & Zoon ontving echter geen schadevergoeding, ondanks de expliciete voorwaarde dat tegen 'alle gevaaren des doods' verzekerd was. In de laatste clausule van de polis stond namelijk dat er alleen uitbetaald zou worden bij een minimale schade van vijftien procent. Stad Rotterdam ging ervan uit dat er hoe dan ook een aantal slaafgemaakten aan boord zou sterven en dat het verlies van levens onder die grens gold als 'ordinaire sterfte met wedersijds goedvinden' van verzekeringsnemer en verzekeraar. Voor verzekeringen van vloeibare en breekbare producten werd bij 'gewone lekkage' of een 'gewone breuk' ook niet uitgekeerd.¹¹² De 22 mensen die in slavernij overleden op de *Vigilantie* waren dus voor Stad Rotterdam acceptabele schade, want voor de boekhouder waren ze 'slechts' zeven procent van de 322 slaafgemaakten die waren ingeladen.

Bij de schadeclaim op het slavenschip *Zeelust* van de Amsterdamse slavenhandelaar J. Brandligt & Zoon was de schade aan de menselijke lading voor Stad Rotterdam wel genoeg om uit te betalen. J. Brandligt & Zoon liet de *Zeelust* in 1791 tweemaal verzekeren: eenmaal op het casco en eenmaal nadrukkelijk 'op het leeven der slaven & slavinnen.'¹¹³ Wat er precies is voorgevallen werd niet door de boekhouder genoteerd, maar toen de *Zeelust* twee jaar later in Nederland terugkwam, keerde Stad Rotterdam 1.860 gulden uit als '31% schade van f.6.000 verzeekert van Africa naar America op 't leeven der slaaven per 't schip *Zeelust*.'¹¹⁴ Mogelijk heeft Stad Rotterdam ook voor schade aan de menselijke lading op het schip de *West-Indische Hoop* uitbetaald, waarvan het casco en goederen in 1788 verzekerd werden. Het schip liep schade op, 'zijnde bij Cayenne gestrand,' en een 'gedeelte der slaaven geborge' waarvoor Stad Rotterdam 2.790 gulden uitbetaalde.¹¹⁵ Bij de schadepost werd echter niet vermeld of het slechts de cascoschade betrof of ook het verlies van menselijke lading.

Het perspectief van de boekhouder

Ondanks de directe persoonlijke betrokkenheid van enkele Stad Rotterdam-directeuren bij de slavenhandel en hun cruciale rol in de totstandkoming van verzekeringen op slavenschepen, ontvingen zij daarvoor geen honorarium van Stad Rotterdam. Bij de oprichting was bepaald dat de directeuren uit 'liefde voor 't gemeene intrest' dienden te werken en geen salaris kregen uitgekeerd. Dat werd aangehouden tot een grote reorganisatie in 1874. Aangezien vele Stad Rotterdam-directeuren nevenfuncties hadden in de koophandel, bracht het directeurschap hun vooral contacten en informatie die zakelijke waarde hadden. Makelaars en het administratieve personeel kregen hun werk wel in geld uitbetaald. Jan Bout, opperboekhouder bij Stad Rotterdam van oprichting tot 1747 kreeg bijvoorbeeld een salaris van 2.500 gulden per jaar, zo'n acht keer het gemiddelde inkomen van een achttiende-eeuwse vakarbeider. Dat werd nog aangevuld met de commissie van een kwart procent die hij, net als de makelaars, kreeg voor iedere verzekering die hij tot stand bracht. Hij heeft zijn salaris op die manier flink kunnen aanvullen. Ruim zeventienhonderd verzekeringen die met koloniën en slavernij van doen hadden – waaronder 75 op slavenschepen – stonden op zijn naam. De klerk en kassier Dirk Hammevel ontving naast zijn salaris van 750 gulden eveneens commissie voor meer dan honderd koloniaal gerelateerde verzekeringen, waarvan vier een slavenschip betroffen. Het verzekeren van slavenhandel was voor hen dus *business as usual*. Ook dit droeg bij aan de ontmenselijking van de slaafgemaakten: in de administratie waren deze mensen niets meer dan goederen, net als de andere verzekerde producten.

¹¹¹ Mees, *Gedenkschrift van de firma R. Mees & Zoonen*, bijlage 13.

¹¹² Mees, *Gedenkschrift van de firma R. Mees & Zoonen*, 17.

¹¹³ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam, 15 juli 1791.

¹¹⁴ SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 430, journaal oktober 1793.

¹¹⁵ SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 430, journaal november 1791.

De verhalen van de slaafgemaakten die Stad Rotterdam direct verzekerde of die op een verzekerd slavenschip werden verscheept zijn grotendeels onbekend. In oude publicaties over de geschiedenis van Stad Rotterdam wordt hooguit naar hen verwezen als onderdeel van het verzekeren van 'gekleurd mensenmateriaal' of als het 'transporten van neger-slaven', waarna de auteur de verdere bespreking daarvan achterwege laat.¹¹⁶ Het lot van een slaafgemaakte Afrikaan schemert soms door uit administratieve rapporten wanneer zij in verzet kwamen. Vrijwel altijd sloeg de Europese bemanning de opstand neer en moesten de opstandelingen hun verzet met hun leven bekopen. Voor Stad Rotterdam was het verlies van mensenlevens of opstand door slaafgemaakten hooguit een financiële kostenpost.

¹¹⁶ J.P. Vergouwen, *De Geschiedenis der Makelaardij in Assurantiën hier te lande tot 1813*, 107; Bothenius Brouwer, *Gedenkboek*, 22.

Samengevat

Als verzekeraar faciliteerde Stad Rotterdam iedere stap van de trans-Atlantische slavenhandel. Daarvoor ondernam het zelf geen (slaven)handelsreizen, maar stelde degenen die dat wel deden in staat om dat tegen minder financieel risico te doen. Zij konden hun schepen of goederen laten verzekeren, maar ook de levens van slaafgemaakte mensen. Slavenhandelaren als de West-Indische Compagnie, de Middelburgse Commercie Compagnie, Coopstad & Rochussen, Wed. A. Hamilton & Meijners, Jacob Louijssen & Zoon en nog vele andere Zeeuwse, Amsterdamse, Rotterdamse, Franse, Engelse en Portugese slavenhandelaren konden al die tijd een beroep op Stad Rotterdam doen om de financiële risico's te beperken. Op deze manier maakte Stad Rotterdam onderdeel uit van het systeem van slavenhandel en kon het geld verdienen aan de uitbuiting van slaafgemaakte Afrikanen. Door de hoge premies was het verzekeren van slavenhandel bovendien zeer winstgevend voor de verzekeringsmaatschappij.

De West-Indische Compagnie was als handelscompagnie actief in het trans-Atlantisch gebied en is voor een lange tijd de grootste slavenhandelaar van de Republiek geweest. Stad Rotterdam heeft voor bijna de helft van het totaal aantal door de Rotterdamse WIC kamer georganiseerde slavenreizen de schepen verzekerd. Tot 1730 had de WIC een monopolie op de slavenhandel, maar Stad Rotterdam verzekerde ook schepen en goederen voor de illegale en buitenlandse slavenhandel. In deze periode waren enkele directeuren persoonlijk betrokken bij de slavenhandel, zoals Philip van der Hoeven, die onder eigen naam illegale slavenhandel liet verzekeren, en Paul Charron en Benjohan Furlly, die respectievelijk onder hun eigen naam Franse en Engelse slavenshippen verzekerden. De belangenverstregeling die hier plaatsvond, laat zien dat de directeuren op verschillende manieren betrokken waren bij de slavenhandel, namelijk via Stad Rotterdam en via hun eigen activiteiten.

Na het wegvallen van het monopolie van de WIC namen enkele particuliere slavenhandelaren de leiding in het trans-Atlantisch gebied. Zo groeide de Middelburgse Commercie Compagnie uit tot de tweede grootste slavenhandelaar van de Republiek. Stad Rotterdam verzekerde voor deze particuliere slavenhandelaren niet alleen de schepen en de goederen, maar ook slaafgemaakte personen aan boord. Naast de MCC waren Coopstad & Rochussen, Wed. A. Hamilton & Meijners en Jacob Louijssen & Zoon het meest vertegenwoordigd in de assurantieboeken van Stad Rotterdam. Ook in deze periode waren sommige directeuren persoonlijk betrokken bij de slavenhandel. Jan Pott en Isaac van Alphen verzekerden slavenshippen van C&R op eigen naam en directeur Johan Gerard François Meijners handelde met zijn eigen firma Wed. A. Hamilton & Meijners in slaafgemaakte Afrikanen.

Van de eerste verzekering op een slavenship in 1720 tot de laatste in 1802 sloot Stad Rotterdam 236 verzekeringen op 167 unieke slavenreizen. Daarmee faciliteerde het de handel in ruim 58.000 slaafgemaakte Afrikanen. Van hen overleefden bijna 8.000 de oversteek van Afrika naar Amerika niet door de schrijnende levensomstandigheden aan boord. Mede-gefaciliteerd door Stad Rotterdam als verzekeraar van hun transport, stond de overlevenden een leven in slavernij op een van de vele koffie- en suikerplantages in Zuid-Amerika te wachten.

3. Stad Rotterdam, slavernij en emancipatie in de negentiende eeuw

Na de reis over de Middenpassage moesten de slaafgemaakte Afrikanen werken op plantages in Suriname, Essequibo, Berbice, Demerara of een van de vele andere plantagekoloniën van Europese staten in Zuid- en Noord-Amerika. Nadat zij waren verkocht, stond hun een leven lang zware arbeid op plantages te wachten, waar werkdagen van twaalf uur geen uitzondering waren, net als lijfstraffen voor het minste of geringste vergrijp.¹¹⁷ Het slavenplantagesysteem in Noord- en Zuid-Amerika stond compleet ten dienste aan de productie van suiker, tabak, koffie en katoen voor Europese consumptie of verdere handel in Europa. Honderden schippers lieten hun ladingen uit slavenarbeid verkregen producten of de schepen die deze producten vervoerden bij Stad Rotterdam verzekeren. Veruit de meeste verzekeringen op koloniale handel betroffen een Nederlands schip, maar ook Franse, Engelse, Spaanse, Deense en Portugese reders en schippers lieten hun schepen en koloniale ladingen bij Stad Rotterdam verzekeren. Zo faciliteerde Stad Rotterdam niet alleen de trans-Atlantische slavenhandel, maar ook de slavernij.

Na de Nederlandse afschaffing van slavenhandel in 1814 bleef slavernij in Suriname en op de Caribische eilanden nog bijna vijftig jaar bestaan. Hoewel Stad Rotterdam al in 1802 was gestopt met het verzekeren van slavenschepen, bleef het de voortbestaande slavernij tot de afschaffing op 1 juli 1863 met verzekeringen faciliteren. Tevens was Stad Rotterdam ook eenmalig betrokken bij de financiering van slavenplantages. Zo kwam er een lening voor een Surinaamse plantage tot stand als resultaat van een nauwe samenwerking met de firma Wed. Hamilton & Meijners, waarvan directeur Johan Gerard François Meijners firmant was. Niet alleen Meijners hield zich bezig met deze 'Surinaamse zaken', maar ook andere directeuren zoals Pierre Jean Marie Fauchey, die behalve directeur van Stad Rotterdam ook plantageadministrateur was.

Halverwege de negentiende eeuw kwam in Nederland de discussie over de afschaffing van de slavernij – vergeleken met andere Europese landen laat – op gang. Tegenstanders van de slavernij pleitten voor een nieuwe wet die zou resulteren in het einde van de slavernij op de Nederlandse plantages. Stad Rotterdam-directeur François Willem Cornelis Blom was als politicus voorstander van deze wet, ook wel de Emancipatiewet genoemd. De afschaffing van de slavernij zou het einde betekenen van de betrokkenheid van Stad Rotterdam bij de slavernij in het trans-Atlantisch gebied, maar de al slaafgemaakte personen moesten nog tien jaar onder staatstoezicht op de plantages arbeid verrichten tot ze vrij waren.

3.1 Suiker, tabak en koffie

Op de plantages in Zuid-Amerika vond in de tijd van Stad Rotterdam een grootschalige productie van tropische exportgewassen plaats. In de zestiende en zeventiende eeuw stichtten de Europeanen langs de rivieren slavenplantages die in de achttiende eeuw aanzienlijke hoeveelheden suiker en koffie opbrachten. De planters – de eigenaren van de plantages – beheerden de gronden en zetten de slaafgemaakten aan het werk op het veld, maar ook als timmerman, naaister of werkster in huis.¹¹⁸ Veruit de meeste slaafgemaakten werkten in het veld en plukten koffie of katoen, of verwerkten het suikerriet of de koffiebonen in de fabrieken. De eindproducten werden aan boord gebracht van goederenschepen en vervoerd naar Europa. Bij het overzees transport moesten deze producten verzekerd worden tegen schade en de schepen tegen schipbreuk: zo raakte Stad Rotterdam ook op deze route van de driehoekshandel betrokken bij het koloniale stelsel. De vaak nog ruwe suiker en koffiebonen werden in de Republiek in koffiebranderijen en suikerraffinaderijen verwerkt tot producten die van daaruit werden doorverkocht. De nijverheid in steden als Amsterdam en Rotterdam, waar eind achttiende eeuw respectievelijk 120 en 40 suikerraffinaderijen stonden, voer hier wel bij.¹¹⁹ De Rotterdamse tabaksindustrie zou zelfs de belangrijkste nijverheid van de stad worden en Amsterdam daarin overvleugelen.¹²⁰

¹¹⁷ Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 227.

¹¹⁸ Alex Van Stipriaan, *Surinaams Contrast: Roofbouw en overleven in een Caraïbische plantagekolonie 1750-1863* (KITLV Uitgeverij, 1993), 102.

¹¹⁹ Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, 218.

¹²⁰ Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 115.

In de periode 1720-1780 sloot Stad Rotterdam 2.254 verzekeringen op een scheepsreis van of naar een kolonie in Amerika en 1.315 verzekeringen op de verdere handel van slavenplantageproducten binnen Europa. Het vaakst verzekerde product was suiker, zowel direct vanuit Suriname, Essequibo en Demerara als via St. Eustatius of vanuit Frankrijk naar de Republiek, waarvoor Stad Rotterdam tot 1780 1.017 keer een verzekering sloot. In vergelijkbare aantallen als in de vaart op Suriname en de Caribische Eilanden, verzekerde Stad Rotterdam ook de export naar en import uit slavenplantagestaten in wat nu de Verenigde Staten zijn. Dit betrof veelal de tabak- en suikerimport uit Baltimore (Maryland) van de Rotterdamse firma Hoffman & Dorrepaal – waarvan Johan Frederic Hoffmann, Stad Rotterdam-directeur van 1825 tot 1870, lid was.¹²¹ Opvallend is dat het relatieve belang van de verzekerde scheepvaart op slavenplantagestaten in Amerika toenam naarmate de afschaffing van slavernij onder Nederlandse vlag dichterbij kwam: van 2 verzekeringen in 1820 naar 32 in 1840 en 40 in 1860. In beperkte mate verzekerde Stad Rotterdam daarnaast de scheepvaart op voormalige slavenplantagekoloniën van andere Europese staten, zoals op de Deense eilanden St. Thomas en St. Crux, de Franse eilanden Saint-Barthelemy en Guadeloupe, en de Dominicaanse Republiek – een Spaanse kolonie.

Het verzekeren van de vaart op Suriname en de Caribische eilanden volgde een omgekeerde trend. Na een piek van 50 verzekeringen in 1820, zwakte die halverwege de eeuw langzaam af tot 17 in 1840 en 15 in 1860. Het overgrote merendeel hiervan betrof de vaart op Suriname. In 1865 werd tot in ieder geval 1874 de laatste verzekering gesloten op een reis naar Suriname door de firma Moens & Kolff. Stad Rotterdam-directeur Gualtherus Kolff – directeur van 1865 tot 1907 – was lid van deze firma en liet behalve zijn Surinaamse zaken ook die op Curaçao bij zijn mededirecteuren verzekeren.¹²² Vergelijken met de aantallen verzekeringen die in de achttiende eeuw op deze koloniën werden gesloten, zijn die in de negentiende eeuw fors minder. Desondanks bleek Stad Rotterdam vanaf zijn oprichting in 1720 uiteindelijk toch consistent de vaart op slavenplantagekoloniën te hebben verzekerd, totdat de slavernij onder Nederlandse vlag in 1863 werd afgeschaft.

Tot de belangrijkste verzekeringnemers met betrekking tot de handel en scheepvaart in slavenplantageproducten behoorden grote suikerhandelaren in Europa. Pieter en Rudolf Baelde (86 verzekeringen), Jean Thomas (42), Jan Pott (34) en Degalz l'Aine (17) importeerden vooral Franse suiker, terwijl Gilles van Roosbeek & Co. (65), Hendrik Saigné (43) en Francis Greenwood en Jacques Saffin (42) de grootste importeurs van suiker uit Suriname waren. Tabak was het tweede verzekerde product, waarmee de importeurs Pickfatt & Foster (70), Fredrik Caarten & Zoon (42) en Bastiaan Molewater & Zoon (31) sterk bijdroegen aan de in de achttiende eeuw ontstane tabaksindustrie. Het vervoer van koffie werd 338 keer verzekerd, waarvan het meeste op de retourvaart tussen de Republiek en Nederlandse plantagekoloniën in Zuid-Amerika. De Rotterdamse plantagefinancier Ferrand Whaley Hudig liet 24 keer een lading koffie verzekeren, waarvan 7 direct van de Surinaamse koffieplantages die hij bezat – Duuringen, Somersorg, Monbijoux, Driesveld en Janslust. Andere koffie-importeurs als Coopstad & Rochussen (40), Wed. A. Hamilton & Meijners (25) en Gilles van Roosbeek & Co. (15) verzekerden hun ladingen eveneens vaak bij Stad Rotterdam.

Ook verschillende directeuren van Stad Rotterdam zelf maakten veelvuldig gebruik van hun eigen assurantiediensten. Velen onder hen waren koopman in koloniale producten en hadden baat bij een verzekering op hun eigen handel en scheepvaart op Afrika en Amerika. De broers Jean en Paul Charron bijvoorbeeld, respectievelijk Stad Rotterdam-directeur in 1720-1728 en 1728-1737, sloten voor hun gezamenlijke handelsactiviteiten 37 keer een verzekering bij hun collega's. Het merendeel betrof het vervoer van uit slavenarbeid verkregen suiker en koffie uit Frankrijk, Suriname en St. Domingo naar Rotterdam of Amsterdam. Jacob Senserf, directeur van 1720 tot 1722, verzekerde in diezelfde periode minstens tienmaal de import van tabak uit Engeland. Isaac van Alphen, van 1747 tot 1788 directeur, verzekerde 43 keer zijn handel in suiker bij zijn collega's. Bij elkaar verzekerden achttien Stad Rotterdam-directeuren van 1720 tot 1780 onder eigen naam hun handel in koloniale goederen binnen Europa, hun koloniale scheepvaart op Afrika of Amerika – en ook op de trans-Atlantische slavenhandel waar enkele directeuren persoonlijk bij betrokken waren. [Zie tabel 3.1]

121 Johan Frederic Hoffmann was directeur van Stad Rotterdam in de periode 1825-1870 en lid van firma Hoffmann & Dorrepaal in 1837-1870. Biografie J.F. Hoffmann, <https://www.parlement.com/biografie/jf-hoffmann>; Bothenius Brouwer, Gedenkboek, 35.

122 Genealogie familie Kolff, Gualtherus Kolff (1833-1909), op website Familie Kolff: <https://www.kolff.nl/gcbcf/>.

Het verzekeren van het transport van deze slavenplantageproducten was overigens niet de enige manier waarop de producten onderdeel waren van het bedrijf van Stad Rotterdam. Regelmatig liet een importeur van bijvoorbeeld tabak zijn lading die op een zolder of in een pakhuis op verkoop wachtte, tegen brand verzekeren, hetzelfde gold ook voor suiker en koffie. Stad Rotterdam verdiende behalve aan het verzekeren van deze plantageproducten, ook aan het belenen ervan, waarbij handelaren met onder andere tabak, suiker en koffie als onderpand een korte lening van enkele maanden werd verstrekt. In 1726 had meer dan een derde van alle bij Stad Rotterdam beleende goederen een koloniale of slavernij-gerelateerde afkomst, wat in 1735 opliep tot bijna de helft, om vervolgens weer terug te lopen naar net geen een vijfde in 1742.¹²³ De import van producten van plantagekoloniën was voor Stad Rotterdam dus op meerdere manieren voordelig.

Tabel 3.1: Stad Rotterdam-directeuren die onder eigen naam verzekeringen sloten op handel in koloniale goederen in Europa, koloniale scheepvaart op Afrika, Amerika of Azië, of op slavenhandel (t/m 1780).¹²⁴

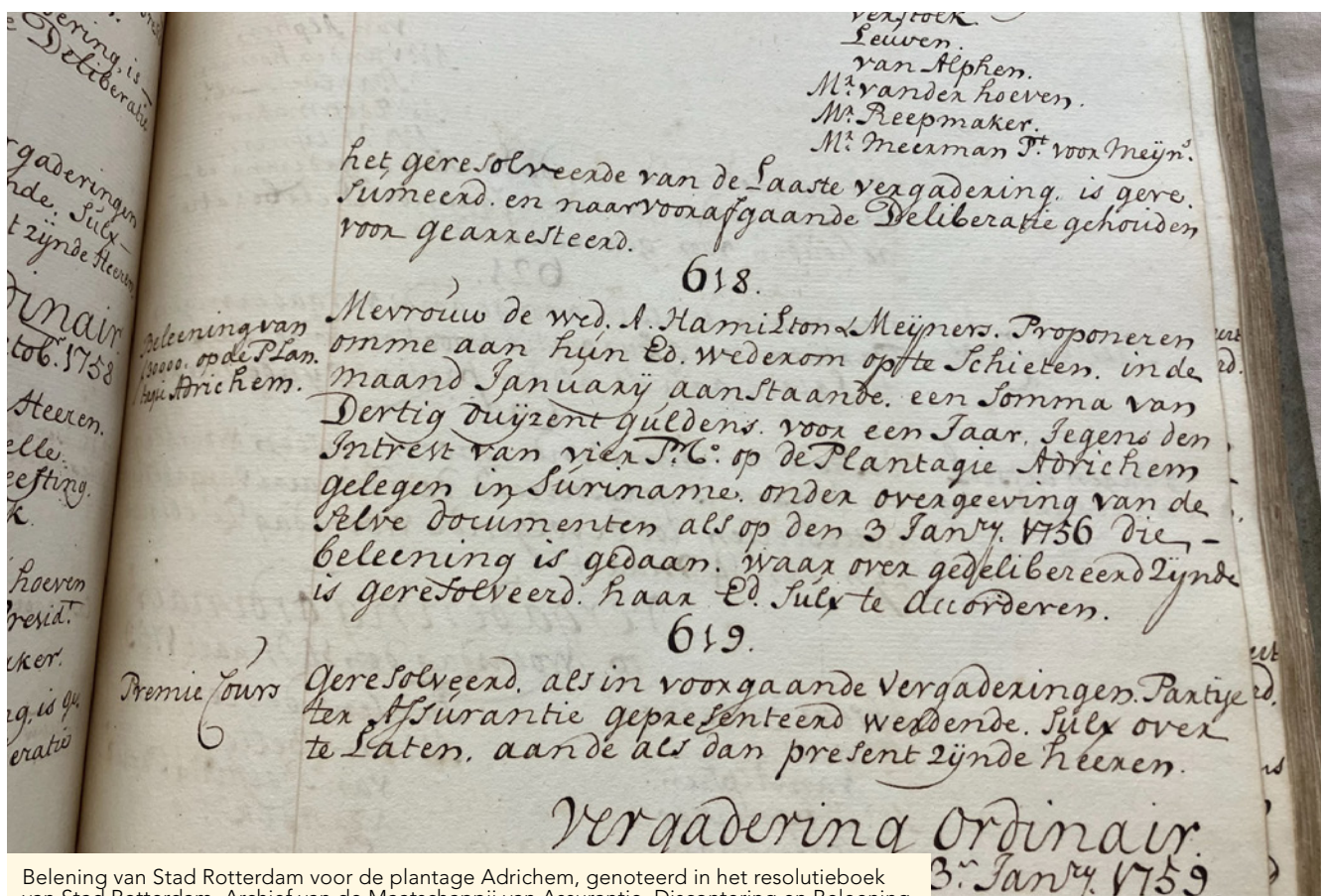
Naam	Directeur in periode	Europa	Afrika	Amerika	Azië	Slavenhandel
George Barons	1720-1726			8		
Jean Charron	1720-1728	11		24		2
Benjohan Furly	1720-1738	3		7		1
Jacob Senserf	1720-1722	10				
Philip van der Hoeven	1721-1747		7	13		8
Christiaan Boonen	1726-1750				1	
Anthony Eelbo	1726-1732	3		4	1	
Paul Charron	1728-1737	12		24		2
Arnout Leers	1732-1757	1				
Schalkius van Beeftingh	1736-1761	2			1	
Isaac van Alphen	1747-1788	42		1	10	
Rudolf Baelde	1750-1767	58		12		1
Francois van der Hoeven	1750-1765				1	
Johan G.F. Meijners	1750-1770	6		87		6
Adriaan Reepmaker	1750-1780			1		
Isaac Hubert	1762-1770	9		7		
Bastiaan Molewater	1767-1770	36				
Jacob D. van de Wall	1768-1773	35		3	9	
Cornelis van der Hoeven	1770-1790	4				
Jan Pott	1777-1811	39				

¹²³ Berekening aan de hand van gegevens in SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 53: kwartaalstaten beleende koopmansgoederen 1726-1743.

¹²⁴ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam

3.2 Directeur Meijners en plantagefinanciering

Behalve met het verschepen van mensen in slavernij van Afrika naar Zuid-Amerika, hield de firma Wed. A. Hamilton & Meijners van Stad Rotterdam-directeur Johan Gerard François Meijners zich ook bezig met het financieren van plantages in Suriname met zogenoemde plantagenegotiaties.¹²⁵ Dat waren leningen aan plantage-eigenaren met als onderpand de plantage én de mensen die daarop in slavernij werden gehouden. Vaak werden deze leningen afgesloten onder voorwaarde dat het negotiatiekantoor het exclusieve recht kreeg op het transport van wat de slaafgemaakten op de gefinancierde plantage produceerden. De bedragen voor deze plantagenegotiaties liepen op tot honderdduizenden of enkele miljoenen guldens. Om zulke enorme bedragen bij elkaar te brengen, gaf het negotiatiekantoor aandelen uit, zodat zowel grotere als kleinere investeerders hierop konden inschrijven. De planter loste de lening met rente af aan het negotiatiekantoor, dat daarmee dividend uitkeerde aan de aandeelhouders. Veelal was het negotiatiekantoor tegelijk ook grootaandeelhouder. Zo verdiende firma's als Wed. A. Hamilton & Meijners niet alleen aan de handel in slaafgemaakte mensen en de import van plantageproducten, maar ook aan het verlenen van financiële diensten om slavenplantages draaiende te houden en zo de slavernij in stand te houden.



Beleening van Stad Rotterdam voor de plantage Adrichem, genoteerd in het resolutieboek van Stad Rotterdam. Archief van de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam anno 1720. Stadsarchief Rotterdam.

In 1750 trad naast Johan Gerard François Meijners ook Rudolf Baelde toe als directeur van Stad Rotterdam. Baelde was net als Meijners een actief plantagefinancier en importeur van koloniale producten. Hij was tevens (mede)eigenaar van het slavenschip *Rotterdam*, dat onder de vlag van Wed. A. Hamilton & Meijners voer.¹²⁶ Rudolf Baelde was overigens geen onbekende voor de verzekeringsmaatschappij voordat hij directeur werd. Van 1720 tot 1750 stond hij bijna dertig keer met het bedrijf Pieter & Rudolf Baelde als verzekeringsnemer in de assurantieboeken voor het transport van koloniale en uit slavenarbeid verkregen producten, en eenmaal als tussenpersoon voor de verzekering van het MCC-slavenschip *Eendragt*.¹²⁷ Dat Rudolfs tante Catharina Baelde met Stad Rotterdam-directeur en verzekeringsmakelaar Franco Cordelois was getrouwd en zijn neef met Maria Geertruij van Coopstad – de zus van de C&R-firmant – zal ongetwijfeld hebben bijgedragen aan de vorming van zijn grotendeels koloniaal georiënteerde zakelijke netwerk.¹²⁸

¹²⁵ Van Stipriaan, *Rotterdam in slavernij*, 252.

¹²⁶ TASTD, voyage ID 11856.

¹²⁷ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

¹²⁸ Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 270.

In 1751 presenteerden Meijners en Baelde hun mededirecteuren een binnengekomen voorstel om een fonds van twee miljoen gulden bij elkaar te brengen en daarmee de schuld van enkele Surinaamse planters bij hun Amsterdamse schuldenaars af te kopen. Stad Rotterdam zou hun dan vervolgens zelf leningen op eigen voorwaarden kunnen verstrekken en de planters zouden de producten van hun plantages niet meer voor verkoop naar Amsterdam maar naar Rotterdam sturen. De directie toonde zich aanvankelijk geïnteresseerd in dit 'Suriname avontuur,' maar concludeerde na verdere correspondentie met de planters dat de risico's te groot waren en haakte af.¹²⁹

Vijf jaar later raakte Stad Rotterdam alsnog, indirect en eenmalig, betrokken bij de financiering van een koffieplantage in Suriname. In 1756 verstrekke Stad Rotterdam een lening van 30.000 gulden aan Wed. A. Hamilton & Meijners op onderpand van de schuldbekentenis van de planter van de koffieplantage Adrichem, die bij Wed. A. Hamilton & Meijners een negotiatielening had gesloten. In het geval dat Wed. A. Hamilton & Meijners zijn lening bij Stad Rotterdam niet kon terugbetalen, zou de planter van Adrichem zijn schuld niet meer aan Wed. A. Hamilton & Meijners, maar aan Stad Rotterdam gaan aflossen.¹³⁰ Daar is het echter niet van gekomen. Stad Rotterdam heeft ook daarna nooit een directe lening verstrekt aan plantage-eigenaren. Individuele directeuren van Stad Rotterdam waren daar echter wel bij betrokken, zoals Johan Verstolk, die 3.000 gulden in een plantagenegotiatie van zijn collega Meijners investeerde.¹³¹ De (toekomstige) mededirecteuren Paulus Gevers, tevens WIC-bewindhebber, en tabaksimporteur Bastiaan Molewater waren onder eigen naam in 1767 betrokken bij het organiseren van een plantagenegotiatie van Coopstad & Rochussen ter waarde van 1.335.000 gulden voor de financiering van twintig plantages in Suriname.¹³²

3.3 Directeur Fauchey en plantage Visserszorg

De verzekerde export naar Suriname uit Rotterdam en Amsterdam bestond vooral uit levensmiddelen en manufacturen. Enkele keren werden ook niet nader omschreven 'plantersgoederen' of 'slavengoederen' verzekerd – zoals op het schip *Vrede en Vriendschap* van Wed. A. Hamilton & Meijners in 1825. Ook de Rotterdamse firma's P. Wachter & Zoon, E. Suermondt & Zoon en Hudig & Blokhuyzen lieten meermaals hun handel op de slavenplantagekolonie Suriname in de eerste helft van de negentiende eeuw bij Stad Rotterdam verzekeren. Veruit de meeste verzekeringen op de vaart op Suriname werden echter gesloten door en voor de firma P. Fauchey & Zoon, vooral in de jaren vijftig en zestig van de negentiende eeuw. Dit was de handelsfirma van Pierre Jean Marie Fauchey, Stad Rotterdam-directeur van 1827 tot zijn overlijden in 1865. Van de 51 verzekeringen op Suriname in de periode 1857-1865, de periode rondom de afschaffing van slavernij, waren er 42 voor Fauchey. De overige waren voor de Rotterdamse cargadoors en reders Kuyper, Van Dam & Smeer, Moens & Kolff, A. Campbell & Co., L.C. Bernet & Co. en Willem Ruys J.Dzn., en de Amsterdamse suikerimporteurs W.L. van Caverden en S. Pijpers. Eenmalig liet de Nederlandsche Handel-Maatschappij een lading suiker van een van de plantages aan de Surinaamse rivier Nickerie verzekeren.

Fauchey verzekerde met name de import van Surinaamse suiker naar Amsterdam, met vanaf 1860 de expliciete vermelding dat die suiker van de plantage Visserszorg aan de rivier de Commewijne afkomstig was. Dat was geen toeval, want Fauchey was samen met de firma Van Heukelom & Vollenhoven administrateur voor de Europese zaken van die plantage.¹³³ In 1861 werden daar 309 mensen in slavernij gehouden en gedwongen met behulp van stoom- en waterkracht suiker te verbouwen. Vlak voor de afschaffing van slavernij in 1863 stonden nog 289 slaafgemaakten op de plantage geregistreerd.¹³⁴

Het verschil tussen deze aantallen had niet te maken met vrij plotselinge sterfte van twintig mensen in twee jaar, maar met de aanstaande emancipatie. De mensen die op Visserszorg in slavernij gehouden werden, wilden de langverwachte emancipatie niet langer afwachten en namen hun lot alvast in eigen hand, zoals in 1862 werd gerapporteerd. 'Steeds vlugten vele slaven in het distrikt Crommewijne, en sluiten zich bij de bekende bende wegloopers aan. Van de plantages Alkmaar, Nijd en Spijt, Visserszorg en Welgelegen zijn verscheidene naar de bosschen geweken. (...) De negers zijn de slavernij moede en grijpen iedere gelegenheid aan, om zich zelven de vrijheid te verschaffen, die men hun dikmaals belooft, doch waarop zij vruchteloos hebben gewacht. De discipline – zoo klagen de [plantage]directeurs – is ook bijna geheel den bodem ingeslagen.'¹³⁵

129 De Laar, *Oude naar Nieuwe Hoofdpoort*, 43; De Kok, *Het Koloniale verleden*, 112.

130 Van der Voort, *Westindische Plantages*, 97.

131 Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 280.

132 SAR, 18 Oud Notarieel Archief, inv.nr. 2990, 520-548.

133 *Almanak voor de Nederlandsche West-Indische Bezittingen en de Kust van Guinea, voor het jaar 1861*, 88.

134 NA, archief Suriname en Nederlandse Antillen: Vrijverklaarde slaven (Emancipatie 1863).

135 Utrechtsche Provinciale en Stadscourant, 11-06-1862.



De plantage Visserszorg. Jacob Marius Adriaan Martini van Geffen, 1859. Rijksmuseum Amsterdam.

Opvallend is dat de verzekeringen die Stad Rotterdam tekende op de vaart op Suriname na het overlijden van directeur Fauchey in 1865 – tot in ieder geval maart 1874, waarna bronmateriaal ontbreekt – compleet stilvielen. Dit terwijl er wel degelijk nog suiker, koffie en andere plantageproducten uit Suriname naar Rotterdam werden geïmporteerd, zoals blijkt uit scheepvaartadvertenties in kranten als het *Algemeen Handelsblad* of de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* uit die periode. De allerlaatste verzekering van Stad Rotterdam op Suriname, in 1865, betrof een lading alcohol, thee, sigaren en olie vanuit Rotterdam door de firma Moens & Kolff van Gualtherus Kolff, die in dat jaar directeur werd.

Dit lijkt te suggereren dat Stad Rotterdam een al dan niet bewuste keuze heeft gemaakt niet meer in te tekenen op verzekeringen die met Suriname te maken hadden na de afschaffing van slavernij. In de bewaard gebleven notulen van directievergaderingen, waarin dergelijke besluiten logischerwijs besproken zouden worden, wordt daar echter geen enkele melding van gemaakt of op gezinspeeld. Het compleet stilvallen van verzekeringen op Suriname na 1865 zou ook een gevolg kunnen zijn van het overlijden van Stad Rotterdam-directeur Fauchey in datzelfde jaar. Zijn handelsfirma was destijds de grootste verzekeringsnemer met belangen in Suriname. De plantage Visserszorg bleef ook na 1865 nog suiker produceren en verkopen, maar de relatie met Stad Rotterdam kwam ten einde.¹³⁶

¹³⁶ Surinaamsche Courant en Gouvernements Advertentie Blad, 11-11-1865.

3.4 Rotterdamse Ladies Anti-Slavery Committee

Terwijl Stad Rotterdam de slavernij in Suriname en op de Caribische eilanden in de negentiende eeuw middels verzekeringen bleef faciliteren, maakte een groep Rotterdamse dames uit welgestelde kringen zich hard om een eind te maken aan slavernij. Vier van hen waren echtgenote van een (oud-)directeur van Stad Rotterdam. Het Ladies Anti-Slavery Committee – met een Engelse naam vanwege grote betrokkenheid van Britse of Brits-Nederlandse dames – richtte zich in februari 1842 in een door maar liefst 129 dames ondertekend adres tot koning Willem II [zie Bijlage 3.1].

Deze Rotterdamse vrouwen waren niet de eerste abolitionisten van Nederland, maar onderscheidden zich van de mannen die hen voorgingen in de directheid waarmee ze koning Willem II persoonlijk om afschaffing vroegen.¹³⁷

De mannen beperkten zich tot de vraag om oprichting van verenigingen die de afschaffing zouden moeten gaan bevorderen. 'Het is op den toestand der slaven in de West-Indische bezittingen dat wij nederig Uwer Majesteit's aandacht zouden wenschen te vestigen. Terwijl wij zelve de vrijheid, dat grootste der aardsche voorregten, genieten kunnen wij niet langer met onverschillige ooren aanhooren de roepstem der genen die van dezelve verstoken zijn.

Er gaat uit Suriname eene kreet op die ons luid toeroept al onze beste pogingen te werk te stellen om Uwe Majesteit te bewegen aan de Afschaffing der Slavernij te willen bevorderlijk zijn. Wij doen zulks bij dezen, steunende op die gronden welke de Christelijke leer voorschrijft, de rechtvaardigheid goedkeurt, en welke in elk gevoelig hart eenen gereeden weerklink moeten vinden.'

Het Ladies Anti-Slavery Committee riep de koning vooral op sympathie te tonen voor slaafgemaakte vrouwen, 'want op haar drukt de slavernij dubbeld zwaar. Wij zullen ons evenwel niet vermeten over haar lijden bij Uwe Majesteit in bijzonderheden te treden, doch dat hetzelfde veelsoortig en ondragelijk is – ja, niet zelden het verlies van het leven ten gevolge heeft, zal ieder openhartig onderzoeker gereedelijk erkennen. Moge onze bedel niet vruchteloos zijn – moge het Uwe Majesteit behagen dit onderwerp in overweging te nemen, dan verneemen wij, zal het tijdstip niet ver verwijderd zijn, dat iedere moeder in Suriname hare kinderen in hare armen zal kunnen drukken en in meerderlijke verrukking uitroepen: de kinderen zijn mijn! (...) Dan zullen duizenden wezens welke thans in eenen staat van duisternis verkeerden, de handen ten hemel heffen en bidden voor hunnen bevrijder, hunnen beschermer, hunnen weldoener, hunnen Koning!'

Het adres met de oproep tot afschaffing van de slavernij werd niet in dank ontvangen door koning Willem II en ook de rest van de regering was weinig enthousiast.¹³⁸ Willem II beschouwde het als een onwelkome inmenging in zijn persoonlijke zaken. Tot de grondwetsherziening in 1848 had hij namelijk het laatste woord over koloniaal beleid, daarna het parlement. Het parlement antwoordde in juli 1842 namens de koning dat de afschaffing van slavernij er op den duur wel zou komen, maar niet op korte termijn. Dit vanwege de racistische en denigrerende reden dat 'de Surinaamsche slaven nog in het algemeen staan op dien lagen trap van beschaving, bij welken geene aanstrenging, die de vervulling der gewone dierlijke behoeften te boven gaat, kan worden verwacht.'¹³⁹

Het Ladies Anti-Slavery Committee heeft met twee jaar niet lang bestaan, maar de morele argumenten van de Rotterdamse abolitionistes moeten ook tot in de huiskamers van enkele Stad Rotterdam-directeuren hebben gereikt.

Dat blijkt wel uit het ondertekenen van het adres door vier echtgenotes en een zus van (oud-)directeuren.¹⁴⁰

Ondertekenaar Anne Browne-Twiss was de zus van directeur (1831-1833) Edward Twiss en echtgenote van directeur (1824-1825) Francois Browne. Daniel Twiss, broer van directeur Edward en abolitionist Anne, ondertekende in 1842 een ander anti-slavernijadres gericht aan koning Willem II – samen met 125 progressieve liberalen uit andere grote steden. De verwevenheid van het Rotterdamse abolitionisme met de inzet van Britse Nederlanders wordt hierdoor extra benadrukt.

Anders dan directeuren Twiss en Browne, was Robert Ives Browne – neef van Francois Browne en zijn opvolger als directeur van Stad Rotterdam (1825-1874) – wel in functie als directeur terwijl zijn echtgenote Catharine Everardine Marguerite Browne-Chabot het Ladies-adres ondertekende. Dat gold ook voor Henriette Jacqueline van Mierop-Vrijthof, echtgenote van Stad Rotterdam-directeur (1833-1868) Dirk Lodewijk Willem van Mierop. François Willem Cornelis Blom zou drie jaar nadat zijn vrouw Lena Willemina Blom-Schalkwijk het adres ondertekende, toetreden als directeur van Stad Rotterdam (1845-1867).

¹³⁷ Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 322, 323.

¹³⁸ Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 325.

¹³⁹ Citaat overgenomen uit Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 325.

¹⁴⁰ SAR, 675 archief Familie Van Oordt, inv.nr. 563: A. Browne, geb. Twiss (scan 37), C.E.M. Ives Browne, geb. Chabot (scan 39), H.J. van Mierop, geb. Vrijthof (scan 41) en L.W. Blom, geb. Schalkwijk (scan 41).

Of deze vier directeuren de opvattingen van hun echtgenotes over de afschaffing van slavernij volmondig deelden, is niet te zeggen. Het onderwerp zal ongetwijfeld binnenshuis besproken zijn, al is het maar omdat gehuwde vrouwen tot 1956 voor de Nederlandse wet handelingsonbekwaam werden beschouwd en dus weinig zonder toestemming van hun man mochten ondernemen. Ook zal de afschaffingskwestie bij Stad Rotterdam-directeuren onderling onderwerp van discussie zijn geweest. In de directie zaten namelijk gelijktijdig zowel kooplieden met eigen handelsbelangen in slavenplantages als directeuren die tegen de slavernij waren. In de bewaard gebleven notulen van directievergaderingen wordt hiervan echter geen enkele notitie gemaakt.

Bijlage 3.1: adres Ladies Anti-Slavery Committee aan koning Willem II, februari 1842.¹⁴¹

Sire,

Aangemoedigd door de welwillendheid waarmede Uwe Majesteit immer bereid is de beden harer onderdanen aan te hooren, hebben wij ondergeteekende vrouwelijke ingezetenen der Nederlanden de eer ons nederig aan Uwe Majesteit te wenden opzigtelijk een onderwerp, hetwelk sedert eenigen tijd onze gedachten bezig gehouden en ons gemoed met droefheid vervuld heeft.

Het is op den toestand der slaven in de West-Indische bezittingen dat wij nederig Uwer Majesteit's aandacht zouden wenschen te vestigen. Terwijl wij zelve de vrijheid, dat grootste der aardse voorregten, genieten kunnen wij niet langer met onverschillige ooren aanhooren de roepstem dergenen die van dezelve verstoken zijn. Er gaat uit Suriname eene kreet op die ons luide toeroept al onze beste pogingen te werk te stellen om Uwe Majesteit te bewegen aan de Afschaffing der Slavernij te willen bevorderlijk zijn. Wij doen zulks bij dezen, steunende op die gronden welke de Christelijke leer voorschrijft, de rechtvaardigheid goedkeurt, en welke in elk gevoelig hart eenen gereeden weerklank moeten vinden. Wat is de mensch, beroofd van zijne vrijheid? Een bloot werktuig. De ziel welke in ieder redelijk schepsel ligt, is onophoudelijk werkzaam en van derzelver behoorlijke rigting en besturing hangt niet slechts het tijdelijk, maar ook het eeuwig geluk van haren bezitter af. Doch, helaas! De arme, in duisternis gedompelde slaaf heeft geenen gids om zijnen geest tot een beter leven op te leiden – nil systema zelve der slavernij (ook in haar zachtste gedaante) is der verspreiding des Christendoms vijandig, en ofschoon er sommige pogingen ter onderwijzing der negers gedaan zijn, heeft de uitslag echter de volslagene onmogelijkheid bewezen eener doeltreffende verspreiding van het onderwijs in de Kolonien, zoo lang de tegenwoordige staat van zaken in de Nederlansche West-Indische bezittingen blijft voortduren.

Als vrouwen, zouden wij bij Uwe Majesteit inzonderheid ten gunste der slavinnen willen pleiten, want op haar drukt de slavernij dubbeld zwaar. Wij zullen ons evenwel niet vermeten over haar lijden bij Uwe Majesteit in bijzonderheden te treden, doch dat hetzelfde veelsoortig en ondragelijk is, ja, niet zelden het verlies van het leven ten gevolge heeft, zal ieder openhartig onderzoeker gereedelijk erkennen. Moge onze bedel niet vruchteloos zijn – moge het Uwe Majesteit behagen dit onderwerp in overweging te nemen, dan verneemen wij, zal het tijdstip niet ver verwijderd zijn, dat iedere moeder in Suriname hare kinderen in hare armen zal kunnen drukken en in meerderlijke verrukking uitroepen: de kinderen zijn mijn! Dan zullen haar vereenigde stemmen tot den troon der genade opstijgen en zegeningen op Uwer Majesteit's hoofd afsmecken. Dan zullen duizenden wezens welke thans in eenen staat van duisternis verkeerden, de handen ten hemel heffen en bidden voor hunnen bevrijder, hunnen beschermer, hunnen weldoener, hunnen Koning!

Rotterdam, februari 1842.

¹⁴¹SAR, 675 archief Vereniging der familie Van Oordt, inv.nr. 563: adressen aan koning Willem II betreffende afschaffing van slavernij, scans 29-42.

3.5 Directeur Blom stemt voor de emancipatie

Stad Rotterdam-directeur François Willem Cornelis Blom (1809-1877) toonde zich een groot voorstander van de afschaffing van de slavernij in Suriname en op de Caribische eilanden – net als zijn vrouw Lena Willemina Blom-Schalkwijk, die in 1842 het abolitionistische adres aan Willem II ondertekende. Blom was directeur van Stad Rotterdam in de jaren 1845-1867 en lid van de Rotterdamse Kamer van Koophandel (1849-1860). Daarnaast was hij politiek-maatschappelijk actief, onder meer als lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland namens Rotterdam (1850-1862) en als lid van de Rotterdamse gemeenteraad (1851-1866). In 1862 werd hij verkozen tot lid van de Tweede Kamer, waar hij aanwezig was bij de behandeling van de Emancipatiewet in juli dat jaar.¹⁴² Blom stond bekend als een ervaren en 'aanzienlijk koopman'.¹⁴³ Zijn goede reputatie had hij in de jaren veertig van de negentiende eeuw opgebouwd als firmant van de commissionairsfirma Blom & Swertz, die hij samen met Eduard Anton Swertz vormde, en in de jaren vijftig als firmant van de firma F.W.C. Blom, die hij met Gregorius Rudolf Adriaansz. Mees runde.¹⁴⁴ Beide firma's handelden tegen commissie in niet-koloniale producten, zoals hout, ijzer, spiritus, gerst, krenten en terpentijn.¹⁴⁵ Een mogelijke uitzondering daargelaten, zijn er geen aanwijzingen dat Blom met zijn firma's handelde in met slavenarbeid verkregen producten. Wel investeerde Blom in 1862 in de oprichting van de Rotterdamse Suikerraffinaderij.¹⁴⁶ Toen de raffinaderij twee jaar later opende, verwerkte ze suikerriet uit het voormalige Nederlands-Indië tot suiker, maar het bedrijf moest – vanwege de toenemende concurrentie van bietwortelsuiker, die in eigen land verbouwd kon worden – in 1873 de deuren sluiten.¹⁴⁷ Met het oog op zijn verkiezing als lid van de Tweede Kamer, schreef de NRC in februari 1862: 'Een bekwaam koopman dus, die de liberale beginselen is toegedaan, die aan een helder verstand werkzaamheid paart. Wat wenscht Rotterdam meer in zijn vertegenwoordiger?'¹⁴⁸

Namens het kiesdistrict Rotterdam – alleen mannen die boven een bepaald bedrag aan belasting betaalden, waren destijds stemgerechtigd – werd Blom samen met Isaäk Dignus Fransen van de Putte ruimschoots verkozen. Een klein halfjaar later werd het wetsontwerp voor de afschaffing van slavernij in Suriname en op Curaçao behandeld. Vergeleken met andere aanwezigen, onder wie zijn Rotterdamse collega Fransen van de Putte, was Blom niet erg uitgesproken, maar anders dan anderen wel consequent iedere dag van stemming aanwezig. Over het algemeen stemde hij mee met gematigde voorstellen en amendementen. Dat hij ook pragmatisch was, bleek uit zijn tegenstem op een amendement waarbij de vergoeding voor onteigening berekend zou worden aan de hand van de leeftijd van de vrijgemaakte. Vanwege fysieke fitheid zou de leeftijdsgroep van twintig tot dertig jaar oud veel meer waard zijn dan kinderen of ouderen. In plaats daarvan steunde hij het aangenomen voorstel om geen onderscheid te maken en voor iedere vrijgemaakte driehonderd gulden te compenseren.¹⁴⁹ Dat legde bovendien minder administratieve druk op het proces. De Emancipatiewet zou een jaar later, op 1 juli 1863, van kracht zijn. Voor die tijd moest ze nog door de Eerste Kamer worden goedgekeurd én moesten alle slaafgemaakten in Suriname geregistreerd en van een familienaam voorzien worden.¹⁵⁰

Over het voorgestelde tienjarige staatstoezicht waaronder vrijgemaakten na de afschaffing werden verplicht op plantages te blijven werken, had Blom bedenkingen. Met de noodzaak van het staatstoezicht was hij het eens, want dat zou niet alleen in het belang van de planters zijn, maar ook van de vrijgemaakten. Op 1 juli 1863 waren zij in feite van de ene op de andere dag namelijk dakloos en werkloos. Daardoor 'zal er des te meer aanleiding voor de slaven zijn naar de bosschen te vluchten en te verwilderen'.¹⁵¹ Blom vond tien jaar echter veel te lang en bovendien oneerlijk voor 'zij die reeds in de eerste jaren blijken geven van de vrijheid te kunnen dragen'.¹⁵² Blom stemde mee met een voorstel om het staatstoezicht tot hoogstens vier jaar aan te houden, maar dat vond geen meerderheid. Toen werd voorgesteld om tien jaar aan te houden met eventuele inkorting naar acht, zes of vier jaar naar inzicht van de verantwoordelijke minister, stemde Blom tevergeefs tegen.¹⁵³

142 Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 327; J.C. Ramaer, "Blom, Francois Willem Cornelis," in *Nieuw Biografisch Woordenboek*, deel 8 (1930), 128.

143 *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 22-02-1862.

144 *Rotterdamsche Courant*, 14-12-1841.

145 *De Avondbode*, 06-04-1840, 28-04-1840, 13-03-1841; *Algemeen Handelsblad*, 16-07-1840, 07-05-1851; *Rotterdamsche Courant*, 30-09-1857, 05-01-1859.

146 *Nederlandsche Staatscourant*, 03-08-1862.

147 W.J. Hoffmann, "Een Oud-Rotterdamsche firma. Johan Frederik Hoffmann en Zoonen, 1734-1899," in *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 2, jaargang 3 (1915), 110.

148 *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 22-02-1862.

149 Notulen zitting Tweede Kamer 7 juli 1862, pagina 981. Digitaal te raadplegen via: http://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431257/1/pdf/SGD_18611862_0000163.pdf.

150 Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 329.

151 Van Stipriaan, *Rotterdam in Slavernij*, 328.

152 Notulen zitting Tweede Kamer 3 juli 1862, pagina 944. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431254/1/pdf/SGD_18611862_0000160.pdf.

153 Notulen zitting Tweede Kamer 4 juli 1862, pagina 958. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431255/1/pdf/SGD_18611862_0000161.pdf.



François Willem Cornelis Blom. ca. 1880. Fotoalbum leden Tweede Kamer der Staten Generaal. RKD Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis.

Nadat duidelijk werd dat het staatstoezicht hoogstwaarschijnlijk dan toch tien jaar zou moeten duren, ondersteunde Blom op 8 juli 1862 een gematigd amendement dat gericht was op een minder dwingende invulling van dat toezicht. De indiener wilde aan de wet toevoegen dat de staat vrijwillige arbeid zoveel mogelijk zou moeten aanmoedigen en vroeg de rest van de Tweede Kamer wat emancipatie en vrijheid nog inhielden als 'de vrijgemaakte tot verplichten arbeid zal worden gedwongen' voor '300 dagen en wel 8 uren daags' voor tien jaar lang.¹⁵⁴ Dat zou bovendien totaal uit verhouding staan met de dwangarbeid van 66 dagen die na afschaffing van de slavernij in het voormalige Nederlands-Indië in 1860 werd gehanteerd.¹⁵⁵ Desondanks werd het amendement met 32 stemmen tegen en 25 voor verworpen. In de Emancipatiewet werd het staatstoezicht voor 'den tijd van hoogstens tien jaren' bepaald, wat uiteindelijk ook zo lang heeft geduurd.¹⁵⁶

Eénmaal bracht Blom zelf een amendement in, toen de discussie draaide om de termijn waarbinnen vergoeding voor weggelopen of vermiste slaafgemaakten zou kunnen worden aangevraagd. Blom vond de door de regering voorgestelde termijn van twee jaar te ruim. 'Ik wil er toch nog eens op wijzen dat wanneer een slaaf hoort dat zijne medeslaven op eene andere plantage reeds vrij zijn, hij waarschijnlijk geen geduld hebben zal om te wachten tot de formaliteiten ook voor hem hebben plaats gehad en hij met zijn slaven-verstand, waarvan de geachte voorsteller [de Minister van Koloniën] onlangs nog gewaagde, tot de conclusie komen zal: "ik ben nu toch haast vrij en dus loop ik maar vast weg", en dan zou de slavenhouder voor dien, tijdelijk en zonder kwaad opzet weggelopen, slaaf geene vergoeding kunnen ontvangen.'¹⁵⁷ De Minister van Koloniën, Gerhard Hendrik Uhlenbeek, was het volmondig eens met Bloms voorstel de termijn te halveren, maar had daar een racistischere onderbouwing voor dan de meer gematigde en pragmatische Blom. Uhlenbeek verklaarde 'dat de geaardheid van den neger, de wraakzucht die hem eigen is, en zijn verlangen om voor bagatellen zijn meester kwaad te doen, hem zullen kunnen aansporen om korten tijd voor de vrijverklaring zich van de plantage of het huis zijns meesters te verwijderen en zich schuil te houden, om op die wijze den eigenaar het hem regtmatig toekomende te onthouden.'¹⁵⁸ Zowel Uhlenbeek als Blom trokken niet aan het langste eind. Waarschijnlijk om de aanzienlijke kosten voor compensatie iets te drukken, werd uiteindelijk besloten dat niet uitbetaald zou worden voor weggelopen of vermiste slaafgemaakten die langer dan een maand in plaats van een of twee jaar voor aanvraag van compensatie afwezig waren.¹⁵⁹

Tijdens de behandeling van de Emancipatiewet was Blom ook voorzitter van de *Commissie voor de Verzoekschriften met Betrekking tot het Wetsontwerp tot Opheffing van de Slavernij in de West-Indische Koloniën*. Als zodanig vertolkte hij enkele ingestuurde adressen en verzoeken, zoals het protest van een conservatieve inwoner van Den Haag tegen de aanmoediging van immigratie naar Suriname – die volgens hem zonder verdere toelichting 'in strijd met de belangen van den slaaf en met die van Suriname' zou zijn.¹⁶⁰ Op 9 juli 1862, toen alle bezwaren en amendementen waren aangenomen of verworpen, stemde Blom samen met 46 andere Kamerleden voor de afschaffing van de slavernij in Suriname – 11 stemden tegen.¹⁶¹ De volgende dag stemde Blom ook voor de afschaffing van slavernij op de Caribische eilanden, met 45 stemmen voor en 7 tegen.¹⁶²

De afschaffing van slavernij waaraan Stad Rotterdam-directeur Blom had bijgedragen, betekende dat twee andere directeuren in actie moest komen. Directeur Fauchey moest administratieve en boekhoudkundige taken verrichten voor de afwikkeling van het slavenbezit op de plantage Visserszorg, waarvan hij administrateur was. Dat gold ook voor Johan Hendrik Willem Swellengrebel, Stad Rotterdam-directeur van 1834 tot 1878. Swellengrebel was 'geautoriseerde van de gezamenlijke geldschietters in de negotiatie van veertienhonderd duizend [1.400.000] gulden' ten kantore van achtereenvolgens Coopstad & Rochussen, Pieter Wachter en P. Wachter & Zoonen.¹⁶³ Zodoende was hij namens de Rotterdamse plantagefinancieringsfirma belast met het innen en verdelen van de compensatie voor de 83 uit slavernij vrijgemaakte mensen aan de eigenaren van de plantage Maagdenburg.

154 Notulen zitting Tweede Kamer 8 juli 1862, pagina 999. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431258/1/pdf/SGD_18611862_0000164.pdf.

155 Notulen zitting Tweede Kamer 8 juli 1862, pagina 999. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431258/1/pdf/SGD_18611862_0000164.pdf.

156 *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederland, 1862*. No. 164. Artikel 3.

157 Notulen zitting Tweede Kamer 7 juli 1862, pagina 990. Digitaal te raadplegen via: http://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431257/1/pdf/SGD_18611862_0000163.pdf.

158 Notulen zitting Tweede Kamer 7 juli 1862, pagina 983. Digitaal te raadplegen via: http://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431257/1/pdf/SGD_18611862_0000163.pdf.

159 *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederland, 1862*. No. 164. Artikel 9.

160 Notulen zitting Tweede Kamer 2 juli 1862, pagina 919. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431253/1/pdf/SGD_18611862_0000159.pdf.

161 Notulen zitting Tweede Kamer 9 juli 1862, pagina 1022. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431259/1/pdf/SGD_18611862_0000165.pdf.

162 Notulen zitting Tweede Kamer 10 juli 1862, pagina 1034. Digitaal te raadplegen via: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/18611862/0000431260/1/pdf/SGD_18611862_0000166.pdf.

163 Nationaal Archief, 2.02.09.08, inv.nr. 226, borderrelnummer PL132.

De Afrikaansche Handelsvereniging en illegale slavernij

Het verzekeren van de (retour)vaart op West-Afrika was voor Stad Rotterdam relatief weinig omvangrijk, maar in de tweede helft van de negentiende eeuw nam dit toch een plotselinge vlucht. Deze toename werd veroorzaakt door de Rotterdamse zakenlieden Henry Kerdijk en Lodewijk Pincoffs, die zich sinds 1857 onder de naam Kerdijk & Pincoffs en vanaf 1867 als de Afrikaansche Handelsvereniging (AHV) op dat gebied toelegden. Voor beide firma's verzekerde Stad Rotterdam de export van onder andere buskruit, geweren, edelmetalen, textiel, rum en andere drank naar West-Afrika, en de import van met name palmpitten en grondnoten (pinda's) om olie uit te persen, ivoor, cacao en koffie.¹⁶⁴

De AHV groeide uit tot het grootste Europese handelshuis in de regio met tientallen factorijen in Congo en Angola.¹⁶⁵ De belangrijkste daarvan waren de factorijen *Holland* en *Rotterdam* op het schiereiland Banana in Congo. Hoe het er ter plekke aan toeging, blijkt uit het dagboek dat Onno Zwier van Sandick (1861-1881) bijhield toen hij in 1879 en 1880 als administratief medewerker voor de AHV in Congo werkte.¹⁶⁶ In de buurt van de factorij *Rotterdam* lag een dorp van 'krooboy's' – mannen van de Kru-gemeenschap uit het verre Liberia en de Ivoorkust. De Kru-mannen stonden bekend als harde werkers die zich lieten inhuren voor werk op Europese schepen, in havensteden en langs rivieren. Zo waren ze havenarbeiders, sjouwers, ketelschoonmakers, schipaanleggers of kolenstokers op stoomboten. In de palmolie-industrie waren zij degenen die de olie verhitten, in transportvaten goten en op retourschepen laadden.¹⁶⁷

De Kru-mannen werden veelal voor zes maanden voor slechts twee à drie gulden per maand ingehuurd – een bedrag waarvoor Nigeriaanse loonarbeiders hun neus ophaalden – waarna ze volgens contract weer terug naar Liberia of Ivoorkust gebracht moesten worden.¹⁶⁸ Bij vijftien verzekeringen die Stad Rotterdam voor Kerdijk & Pincoffs en de AHV sloot, werden deze Kru-mannen expliciet vermeld. Bijvoorbeeld bij de cascoverzekering van het schip *Lodewijk*, dat in 1870 van Rotterdam naar West-Afrika en weer terug voer 'met vrijheid een plaats aan de Kroakust aan te doen om arbeiders te halen, alsmede Kaap Palmas of Niffoe om Croboys af te zetten'.¹⁶⁹ De Kru-gemeenschap onderscheidde zich al sinds de achttiende en negentiende eeuw door hun gezicht te tatoeëren, zodat ze voor Europeanen herkenbaar waren als vrije loonarbeiders en niet als tot slaaf te maken mensen.¹⁷⁰ De eigen mondeling doorgegeven geschiedenis benadrukt dat de Kru als een van de weinige Afrikaanse gemeenschappen nooit massaal tot slaaf gemaakt zijn en ook Britse publicaties uit de vroege twintigste eeuw onderstrepen hun langdurige en succesvolle verzet tegen slavernij.¹⁷¹

Op de AHV-factorij *Rotterdam* was een gedeelte van het onderkomen van de Kru afgezet om slaafgemaakte mensen te huizen. In Congo duurden slavernij en slavenhandel namelijk nog voort tot ver na de afschaffing daarvan door Europese staten – en bestonden nog tot in de twintigste eeuw.¹⁷² Anders dan de vrije Kru, beschreef Van Sandick, werden de slaafgemaakten iedere avond 'zorgvuldig opgesloten en zijn het eigendom der AHV. Ze zijn ten getale van 50, doch bevinden er zich nog velen op de buitenfactorijen. (...) Er werden niet veel negers door de AHV gekocht; in mijn tijd 100 à 150 stuks, waaronder enkele vrouwen'.¹⁷³ Of dat aantal veel of weinig was, maakt het feit dat de AHV in 1879 nog mensen in slavernij kocht en hield niet minder opmerkelijk. Dat vond dus zestien jaar na de afschaffing van slavernij in Suriname en op de Antillen en zelfs 65 jaar na afschaffing van slavenhandel onder Nederlandse vlag nog steeds plaats. In Rotterdam en Nederland werd het slavenbezit van de AHV dan ook compleet verzwegen.¹⁷⁴

164 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

165 S. Hofstra, 'Eenige gegevens over het schip 'Lodewijk' en over den handel van Rotterdam op West-Afrika,' *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 4, jaargang 6 (1938), 192, 193.

166 Onno Zwier van Sandick, *Herinneringen van de Zuid-Westkust van Afrika. Eenige bladzijden uit mijn dagboek* (Deventer, 1881).

167 Jane Martin, 'Krumen Down the Coast: Liberian Migrants on the West African Coast in the 19th and early 20th centuries,' *The International Journal of African Historical Studies* (1985), 410, 411.

168 Martin, 'Krumen Down the Coast,' 407-409; Van Sandick, *Zuid-Westkust van Afrika*.

169 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

170 Megan Crutcher, 'For King and Empire: The Changing Political, Economic, and Cultural Identities of Kru Mariners in Atlantic Africa, 1460-1945,' *Journal of African History* (2023), 442.

171 Crutcher, 'For King and Empire,' 444.

172 Zelfs tot op de dag van vandaag bestaan er vormen van slavernij in de Democratische Republiek Congo; John Donoghue, 'A Truly Free State in the Congo: Slavery and Abolition in Global Historical Perspective,' *Slavery Today*, vol. 1, no. 1 (2014), 5, 6.

173 Tenzij anders vermeld komen alle citaten van Van Sandick uit: Van Sandick, *Zuid-Westkust van Afrika*.

174 Oosterwijk, *Ik Verlang Geen Dank*, 276.

De afkeer van het slavenbezit van de AHV die Van Sandick van begin af aan al had, werd bevestigd door de vele wreedheden die hij ter plaatse waarnam. Bij de verkoop van slaafgemaakten aan de kust 'woonde ik bij, hoe er één niet ophield te gillen en te schreeuwen: 'senhór landaáz, grácia-grácia' (heer Hollander, erbarming). De chef gelastte toen om hem door geselen tot zwijgen te brengen, hetgeen gebeurde. Geheel bebloed, bleef hij gevoelloos liggen en schreeuwde niet meer.' De slechte behandeling van de slaafgemaakten 'verklaren reeds genoegzaam mijn tegenzin in het leven aan de kust. Het ligt misschien aan mijn weeker gevoel, dat ik aanstoot vind in zaken waarmee anderen vrede hebben'.

Van Sandick beschreef hoe Nederlanders een persoon in slavernij verruilden voor gemiddeld 51 gulden aan manufacturen als textiel, wapens en/of alcohol, wetende dat dat illegaal was. 'De gezagvoerders der schepen maakten soms bezwaar om ze mee te nemen, uit vrees voor de Engelsche kruisers [die actief jacht maakten op illegale slavenhandel]; zoo weigerde de kapitein der stoomboot 'Banana' den 15 november 1879 ze te ontvangen zonder ieder voorzien te zijn van een contract als werkman; er werd toen ook aan ieder der te verschepen slaven zulk een contract gegeven'. Bij aankomst werden de 'gekochten onmiddellijk in den ketting of 'libàmbo' gesloten; deze bestaat uit een ijzeren halsring, waardoor aan ééne zijde de ketting gaat, die hem tevens sluit. Het einde van den ketting wordt met een letterslot gesloten. (...) Het einde van den ketting ging door een gat in de deur en werd rond een buitenstaanden paal vastgemaakt. Overdag werden ze [de slaafgemaakten] gebruikt voor het dragen van verschillende voorwerpen of het uittrekken van gras'.

Na anderhalf jaar dienst op verschillende factorijen van de AHV in Congo, had Van Sandick er genoeg van. 'Ik ben vooral moede. Den bedriegelijken ruilhandel op bedrog gegrond. Gebrekkige correspondentie (de brieven laat men soms anderhalve maand in Banana liggen. Drukwerken opent, scheurt en bekladt men. Kistjes worden geopend en bestolen). De eenzaamheid. De slechte kost. Het gebruik en mishandeling der slaven. Gevoegd bij een verslappend en doodend klimaat door hitte en moerassen'. Van Sandick vroeg zijn ontslag aan en in november 1880 – toen de AHV een doorstart onder de naam Nieuwe Afrikaansche Handelsvennootschap maakte – vertrok hij op een Engels stoomschip terug naar Rotterdam. Een klein jaar later, in oktober 1881, overleed Van Sandick te Paramaribo, waar hij naartoe was gegaan op zoek naar werk.¹⁷⁵

Terwijl Van Sandick gedetailleerd schreef over de slavernijactiviteiten van de AHV in Congo, ontkende AHV-medeoprichter en -eigenaar Henry Kerdijk in 1880 onder ede iedere vorm van betrokkenheid bij slavernij en slavenhandel.¹⁷⁶ Het is mogelijk dat Kerdijk, die zelf nooit in Congo of elders in Afrika is geweest, niet op de hoogte was van het lokale gebruik van slavenarbeid op zijn factorijen. Dat slavernij en slavenhandel in die regio voortbestonden, moet hij echter wel geweten hebben. AHV-voorloper Kerdijk & Pincoffs verkocht jarenlang ruilgoederen aan Portugese slavenhandelaren in Angola en Congo.¹⁷⁷ Henry's broer Lodewijk Kerdijk liet tijdens zijn reizen voor handelsmogelijkheden voor Kerdijk & Pincoffs in Congo in 1857 bovendien meermaals blijken dat hij weinig moeite had met de daar nog actieve slavernij en slavenhandel. In een voor die tijd typerend racistische opmerking in zijn dagboek noemt hij slavernij zelfs noodzakelijk. 'Zonder zweep geloof ik dan ook niet dat men negers met uitzondering van de Krumen [Kru-mannen], een ras die den zwarte tot eer verstrekt, tot werken krijgen kan.'¹⁷⁸ In de jaren zestig van de negentiende eeuw werden nog jaarlijks zo'n dertigduizend Afrikanen in slavernij verhandeld door met name Amerikaanse, Portugese en Spaanse slavenhandelaren.¹⁷⁹

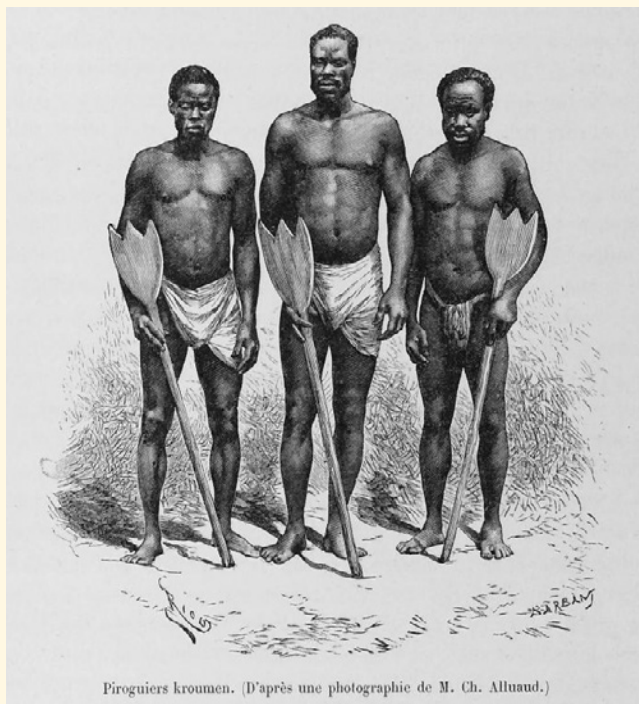
¹⁷⁵ Oosterwijk, *Ik Verlang Geen Dank*, 277.

¹⁷⁶ Oosterwijk, *Vlucht na Victorie*, 48.

¹⁷⁷ Oosterwijk, *Vlucht na Victorie*, 49.

¹⁷⁸ Oosterwijk, *Ik Verlang Geen Dank*, 41.

¹⁷⁹ Sjoerd Hofstra, 'Eenige gegevens over het schip 'Lodewijk' en over den handel van Rotterdam op West-Afrika in de negentiende eeuw,' *Rotterdams Jaarboekje*, reeks 4, jaargang 6 (1938), 191.



Kru mannen. Louis Gustave Binger, 1892. The New York Public Library Digital Collections

Pirogniers kroumen. (D'après une photographie de M. Ch. Alluaud.)

Lodewijk Kerdijk heeft de illegale slavenhandel nooit direct aanbevolen, maar suggereerde herhaaldelijk dat Kerdijk & Pincoffs zich daar in Congo wel mee bezig kon gaan houden. In zijn journaal schreef hij bijvoorbeeld dat het 'niet moeilijk [zou] zijn, ons schip met eene cargo van dit volk vol te laden.' Daar voegde hij meteen aan toe: 'Wij nemen natuurlijk echter niemand'.¹⁸⁰ Kerdijk was zich er ongetwijfeld van bewust dat Britse kruiserschepen actief op slavenhandelaren langs de Afrikaanse westkust jaagden. Ondanks de zelfverklaarde 'natuurlijkheid' niet aan slavenhandel te doen, stuurde Kerdijk opmerkelijk genoeg later toch diverse keren brieven met prijzen van slavenhandelaren naar Henry Kerdijk en Lodewijk Pincoffs in Rotterdam.¹⁸¹ Buiten Kerdijks insinuaties en suggestieve correspondentie, ontbreekt echter direct bewijs voor het handelen in slaafgemaakte mensen of voor het gebruik van slavenarbeid door Kerdijk & Pincoffs.

Voor de Afrikaansche Handelsvereniging is daar wel overtuigend bewijs voor. Anders dan Henry Kerdijk, is de jonge administratief medewerker Onno Zwier van Sandick zelf in Congo geweest en het dagboek dat hij daar bijhield, is als ooggetuigenverslag beslist betrouwbaar. Van Sandick zou er namelijk persoonlijk weinig baat bij hebben dergelijke zaken te verzinnen, noch te verbloemen – zoals Kerdijk als eindverantwoordelijke wel had. Dat Van Sandicks dagboek niet voor publicatie is uitgegeven onderstreept eveneens de betrouwbaarheid ervan. Als hij met zijn uitvoerige beschrijvingen een boekje wilde opendoen over de illegale slavernij van de AHV, dan had hij dat openbaar gepubliceerd.

Als veelvuldig verzekeraar van Kerdijk & Pincoffs en de AHV, is het erg onwaarschijnlijk dat de directie van Stad Rotterdam op de hoogte was van het al dan niet vermeende illegale slavenbezit van de AHV. Zolang de premie betaald werd, was de AHV voor Stad Rotterdam niet veel meer dan een van de vele klanten. Wel staat vast dat Stad Rotterdam met 166 verzekeringen in zestien jaar tijd in ieder geval tot en met 1873 erg consistent was in de verzekering van de handel van een Rotterdams bedrijf op een gebied waar slavenarbeid werd gebruikt, terwijl dat onder Nederlandse vlag al jaren verboden was. Tot en met 1873 verzekerde Stad Rotterdam de handel van Kerdijk & Pincoffs en de AHV voor een totale verzekerde waarde van 335.901 gulden tegen 7.738 gulden premie. Bronmateriaal over verzekeringen van na maart 1874 is verloren gegaan, maar het is vrij waarschijnlijk dat Stad Rotterdam ook nog na maart 1874 voor AHV bleef verzekeren. C.E. Viruly – directeur van Stad Rotterdam van 1849 tot 1892 – had daar als grootaandeelhouder met tussen de vijfentwintig en vijftigduizend gulden aan aandelen in de AHV in ieder geval persoonlijk belang bij.¹⁸²

¹⁸⁰ Oosterwijk, *Vlucht na Victorie*, 48.

¹⁸¹ Oosterwijk, *Vlucht na Victorie*, 48.

¹⁸² Bram Oosterwijk, *Vlucht na Victorie. Lodewijk Pincoffs (1827-1911)*, 87.

Samengevat

Na de afschaffing van de slavenhandel bleef het systeem van slavernij nog ruim een halve eeuw bestaan op de plantages in Zuid-Amerika. Op deze plantages werden slaafgemaakte mensen onverminderd gedwongen tot zware fysieke arbeid om koffie, suiker en tabak te produceren voor verschepping naar Europa. Stad Rotterdam verzekerde deze producten op de routes van Amerika naar Europa en de verdere distributie in met name Nederlandse, Franse en Engelse, maar ook andere Europese steden. Daarnaast konden eigenaren van uit slavenarbeid verkregen producten ook bij Stad Rotterdam terecht voor belening – waarbij de producten als onderpand voor korte leningen werden gebruikt.

Slavenplantageproducten waren daarmee op twee manieren een inkomstenbron voor Stad Rotterdam: door verzekering van het transport en door de rente uit de beleningen waar het als onderpand voor werd gebruikt.

De betrokkenheid van Stad Rotterdam bij de slavernij hing voor een goed deel samen met de persoonlijke handelsbelangen van de directeuren. Directeuren, waaronder Jacob Senserf, Jean en Paul Charron en Isaac van Alphen, sloten onder hun eigen naam verzekeringen af bij Stad Rotterdam op plantagegoederen die in Europa werden verhandeld. De firma Hoffmann & Dorrepaal, van directeur J.F. Hoffmann, was actief in de handel in tabak en suiker uit de Amerikaanse slavenstaat Maryland, terwijl de firma Moens & Kolff van G. Kolff zijn handel op Curaçao en Suriname meermaals liet verzekeren voordat Kolff net na de afschaffing van slavernij directeur werd.

Directeuren Johan Gerard François Meijners en Rudolf Baelde deden een voorstel aan de andere Stad Rotterdam-directeuren om – naar het voorbeeld van wat zij als particulieren deden – voor twee miljoen gulden plantages in Suriname te financieren. De rest van de directie voelde hier weinig voor, maar Stad Rotterdam verstrekke later toch eenmalig een lening aan directeur Meijners, waarbij hij een door hem gefinancierde plantage inclusief slaafgemaakte bevolking als onderpand gebruikte. Weer andere directeuren waren vanuit Nederland administratief betrokken bij het beheer van plantages. P.J.M. Fauchey was als administrateur voor Europese zaken van de plantage Visserszorg in Suriname én als lid van de firma P. Fauchey & Zoon die in slavenplantageproducten handelde, zeer direct betrokken bij slavernij. Directeur J.H.W. Swellengrebel trad na de afschaffing van slavernij in 1863 op als gemachtigde van de investeerders in plantagehypotheken die teruggaan tot Coopstad & Rochussen, de grootste Rotterdamse slavenhandelsfirma en waar Stad Rotterdam bijna een eeuw eerder als verzekeraar nauw bij betrokken was. Zodoende was hij belast met de administratieve afwikkeling van de compensatie die de eigenaren van 83 slaafgemaakten van de plantage Maagdenburg in Suriname kregen.

Daartegenover stonden enkele directeuren die zich direct of indirect tegenstander van de slavernij toonden. De echtgenotes van Stad Rotterdam-directeuren F. Browne, R.I. Browne, D.L.W. van Mierop en F.W.C. Blom liepen voorop in het Nederlandse abolitionisme. Zij en 124 andere Rotterdamse dames ondertekenden in 1842 de eerste, direct aan Willem II gerichte oproep tot afschaffing van slavernij. Politiek gezien bracht dit niet het gewenste resultaat, maar hun morele aanklacht tegen slavernij vond in de loop van de jaren veertig en vijftig van de negentiende eeuw steeds meer medestanders. Toen er in 1862 uiteindelijk een wetsontwerp voor de afschaffing lag, was Stad Rotterdam-directeur F.W.C. Blom daar als Tweede Kamerlid persoonlijk bij. Tijdens de inhoudelijke bespreking van de Emancipatiewet, toonde Blom zich gematigd en liberaal. Zo stemde hij – tevergeefs – voor een vierjarig staatstoezicht in plaats van tien jaar en was hij voorstander van een zo weinig dwingend mogelijke invulling van dat staatstoezicht. Eenmaal diende hij een eigen amendement op de wet in. Hiermee wilde hij de termijn waarop slaveneigenaren compensatie voor weggelopen of vermiste slaafgemaakten konden krijgen, halveren van twee naar één jaar. Uiteindelijk werd dit nog verder gereduceerd tot een maand voor afwezigheid. Met 11 stemmen tegen en 47 voor, werd de Emancipatiewet mede dankzij directeur Blom aangenomen.

Per 1 juli 1863 was de slavernij in Suriname en het Caribisch gebied afgeschaft. De vrijheid van de slaafgemaakten was echter nog zeer beperkt in de jaren van staatstoezicht die volgden op de afschaffing. Anton de Kom (1898-1945) – Surinaams antikoloniale schrijver, activist en verzetsheld tijdens de Tweede Wereldoorlog – publiceerde in 1934 zijn boek *Wij Slaven van Suriname* over onder andere de directe gevolgen van het staatstoezicht op de mensen die hun vrijheid hadden gekregen in Suriname. 'Terwijl kolonisten driehonderd gulden per slaaf ontvingen, konden de vrijgelaten slaven zelfs geen rooie cent hun eigendom noemen. Zij waren vrij, doch zonder middelen om ook maar een dag voor zichzelf te kunnen zorgen. Zij ontvingen geen land, zoals vroeger de Europese kolonisten. Zij ontvingen geen landbouwonderwijs om later op de kostgronden voor zichzelf te kunnen zorgen. Zij kregen geen krediet om zich op gepacht land de gereedschappen te kunnen verschaffen die voor het bewerken van de akkers nodig waren. Het enige dat zij ontvingen, was de mededeling dat alle plantageslaven van vijftien tot zestig jaar verplicht waren om koeliecontracten te sluiten tot het verrichten van plantagearbeid.'¹⁸³ De Kom laat zien dat het proces van de afschaffing lang duurde en dat vooral de slavenhouders ervan profiteerden. Uiteindelijk waren in 1873 de bijna 33.000 voormalige slaafgemaakten in Suriname en bijna 12.000 op de Caribische eilanden definitief uit hun slavernij verlost.

¹⁸³ Anton de Kom, *Wij Slaven van Suriname* (Uitgeverij Contact, 1934), 137.

4. Rechtsvoorgangers van a.s.r., slavernij en koloniale dwangarbeid in Azië

'Aan U draag ik mijn boek op, Willem den derden, Koning, Groothertog, Prins... Meer dan Prins, Groothertog en Koning... Keizer van 't prachtig rijk van Insulinde dat zich daar slingert om den evenaar, als een gordel van smaragd.¹⁸⁴ Onder het pseudoniem Multatuli bracht Eduard Douwes Dekker in 1860 de best bekende aanklacht tegen de koloniale wreedheden van Nederlanders in het voormalige Nederlands-Indië. Van alle koloniën waar Nederlanders zich hebben gevestigd, was er geen zo omvangrijk en langdurig als die in de Indonesische Archipel. Bijna 350 jaar lang – van de vroege zeventiende eeuw tot 1949 – voeren schepen onder Nederlandse vlag af en aan op tientallen handelsposten, forten en steden op de eilanden die de huidige Republiek Indonesië vormen.

In de zeventiende en achttiende eeuw had de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) het Nederlandse handelsmonopolie op Oost-Azië, vanaf begin negentiende eeuw tot 1949 beheerde de Nederlandse staat het voormalige Nederlands-Indië met medewerking van de Nederlandse Handel Maatschappij (NHM). Ondanks grote verschillen tussen deze tijdperken, bestaat er een consistente gemeenschappelijke deler. De Nederlandse koloniale regimes werden drieënhalve eeuw bewust ingericht om zoveel mogelijk winst voor zichzelf te genereren ten koste van de lokale bevolking, die met geweld, in slavernij en met dwangarbeid werd gedwongen daaraan bij te dragen. Voor Stad Rotterdam was het verzekeren van de koloniale scheepvaart op de Indonesische Archipel een lucratieve en steeds belangrijker activiteit. Tussen 1720 en 1750 vertegenwoordigde dit werelddeel zo'n 45 procent van alle koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen van Stad Rotterdam en 10 procent van de verzekerde waarde in deze categorie; van 1825 tot 1870 was dit respectievelijk zelfs 79 en 51,5 procent [zie tabel 4.1]. Deze enorme aandelen had Stad Rotterdam in de achttiende eeuw grotendeels te danken aan casco- en goederenverzekeringen op VOC-schepen en in de negentiende eeuw aan de NHM. Opmerkelijk genoeg liet ook de Deense Oost-Indische Compagnie in de achttiende eeuw meermaals ladingen en casco's bij Stad Rotterdam verzekeren. Tussen 1720 en 1778 waren dat er 54, waarvan de typische reis bestond uit het vervoer van geldmunten van Kopenhagen naar China, Tranquebar in Zuidoost-India en met Aziatische goederen weer terug.¹⁸⁵

Geen enkel ander bedrijf waar Stad Rotterdam tussen 1720 en 1874 voor verzekerde, was zo sterk vertegenwoordigd als de Nederlandsche Handel-Maatschappij. In de tweede helft van de negentiende eeuw was deze maatschappij met meer dan de helft van de totale verzekerde waarde van Stad Rotterdam veruit de belangrijkste klant. De NHM verdiende miljoenen guldens aan het transport en de verkoop van koffie, suiker en andere producten waar de lokale bevolking in het voormalige Nederlands-Indië voor de teelt toe gedwongen werd. De enorme winsten van de NHM zetten vele Nederlandse renteniers en investeerders ertoe aan een verzekeringsmaatschappij op te richten en op die manier aan de koloniale handel van de NHM mee te verdienen. Twee van deze speciaal vanwege de NHM opgerichte verzekeringsmaatschappijen waren net als Stad Rotterdam een rechtsvoorganger van a.s.r. - de Verzekering Maatschappij Rotterdam (VMR) en de 's Gravenhaagsche Maatschappij ter Verzekering tegen Brand- en Zeegevaar ('s Gravenhaagsche). Voor een andere rechtsvoorganger, de Zee- en Brand Assurantie Sociëteit te Rotterdam (Assurantie Sociëteit), werd de NHM net als voor Stad Rotterdam veruit de belangrijkste klant. De laatste, maar sterkst bij het Nederlandse koloniale bewind in de Indonesische Archipel betrokken rechtsvoorganger van a.s.r. was de Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij (NILLMIJ). Zo waren uiteindelijk vijf rechtsvoorgangers van a.s.r. betrokken bij de verzekering van met slaven- en dwangarbeid verkregen Aziatische goederen in de achttiende en negentiende eeuw.

¹⁸⁴ *Multatuli, Max Havelaar of de koffij-veilingen der Nederlandsche Handel-Maatschappij*, 1e druk (Amsterdam: J. de Ruyter, 1860), 185.

¹⁸⁵ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

Tabel 4.1 – Totale waarde van door Stad Rotterdam verzekerde scheepvaart met de relatieve aandelen van koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen, per vijf jaar.¹⁸⁶

Jaartal	Totale verzekerde waarde	Koloniale en slavernij gerelateerde verzekeringen	Afrika (incl slavenhandel)	Amerika	Azië	Inter-Europees
1725	3.181.256	11,4%	1,2%	4,2%	0,7%	1,4%
1730	2.289.343	23,5%	3,5%	3,8%	11,4%	1,8%
1735	4.172.985	16,5%	1,2%	6,5%	7,7%	0,7%
1740	2.289.580	26,4%	4,5%	6,7%	8,9%	4,0%
1745	680.995	23,4%	0,0%	4,4%	14,5%	1,1%
1750	445.565	21,5%	0,6%	2,3%	15,9%	1,9%
1755	493.230	14,9%	2,1%	5,3%	0,4%	6,1%
1760	721.538	26,5%	0,0%	14,4%	4,2%	7,9%
1765	654.669	40,5%	6,6%	5,5%	3,3%	25,1%
1770	1.188.317	28,8%	6,8%	4,2%	1,5%	14,5%
1775	740.980	30,2%	2,9%	6,4%	4,0%	15,2%
1780	1.699.530	20,7%	1,3%	14,4%	1,4%	2,8%
1785	1.787.618	25,6%	2,1%	6,9%	4,5%	11,9%
1790	1.921.177	25,5%	0,7%	10,7%	1,0%	11,7%
1795	666.500	21,7%	0,4%	10,4%	0,9%	10,0%
1800	1.806.020	7,7%	0,0%	2,2%	0,0%	5,5%
1805	1.703.835	11,5%	0,0%	2,7%	0,5%	8,3%
1810	1.062.780	13,4%	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%
1815	3.042.230	16,8%	0,5%	4,2%	0,4%	11,7%
1820	2.307.535	20,4%	0,1%	4,5%	5,1%	10,7%
1825	2.767.655	26,0%	0,1%	8,4%	10,8%	6,7%
1830	2.038.411	26,2%	0,0%	4,0%	16,9%	5,3%
1835	2.254.674	59,1%	0,0%	7,1%	42,0%	10,0%
1840	2.007.744	65,6%	0,0%	6,2%	52,6%	6,7%
1845	1.939.955	73,9%	0,3%	6,8%	62,8%	4,0%
1850	2.296.993	65,3%	0,0%	4,0%	54,3%	7,0%
1855	4.038.137	76,7%	0,1%	3,9%	69,8%	2,7%
1860	3.493.931	79,7%	2,3%	4,7%	71,0%	1,8%
1865	1.470.034	67,6%	1,1%	2,2%	61,5%	2,9%
1870	1.467.353	77,7%	2,9%	0,3%	73,7%	0,8%

186 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam

4.1 Stad Rotterdam en de Verenigde Oost-Indische Compagnie

Bij de aandelenuitgifte tijdens de oprichting van Stad Rotterdam in 1720 was de VOC sterk vertegenwoordigd. Onder de grootaandeelhouders bevonden zich de VOC-bewindhebbers Marinus Groeninx, Engelbert van Berckel, Hugo du Bois, Willem van Hogendorp en Jacob Noorthey. Deze laatste moest zijn verkiezing tot een van de eerste twaalf directeuren van Stad Rotterdam zelfs weigeren omdat hij het als VOC-bewindhebber te druk had.¹⁸⁷ Willem Prins combineerde zijn Stad Rotterdam-directeurschap (1762-1791) wel met een functie als VOC-bewindhebber (1760-1796). Vanuit het Oost-Indisch Huis aan de Boompjeskade – dat in 1720 was uitgebreid en verbouwd, en diende als kantoor en pakhuis – waren Prins en zijn voorgangers vooral belast met het onderhouden van de vaart op Azië en het veilen van retourgoederen in Rotterdam.¹⁸⁸ Bij wijze van salaris kregen de bewindhebbers onder meer peper, nootmuskaat, foelie, kruidnagel en andere kostbare specerijen uit Azië.¹⁸⁹

De VOC voerde deze specerijen en ook andere producten als porselein en textiel op dat moment al meer dan honderd jaar aan. De VOC werd in 1602 opgericht uit meerdere kleine voorcompagnieën, die niet alleen met elkaar, maar ook met Engelse en Portugese handelaren in Azië concurreerden. Als één verenigde compagnie kreeg het een monopolie op alle Nederlandse handel op het gebied ten oosten van Zuid-Afrika en ten westen van de Noord- en Zuid-Amerikaanse westkust. Het bestuur van de VOC bestond uit zeventien afgevaardigde bewindhebbers uit de VOC-kamers Amsterdam, Delft, Enkhuizen, Hoorn, Middelburg en Rotterdam. Vanwege de maandenlange reizen tussen de Republiek en Azië werd het lokale beleid gevoerd door de Raad van Indië vanuit Batavia – het huidige Jakarta.

Anders dan de WIC in het Atlantische gebied, stapte de VOC in Azië binnen in een uitgebreid handelsnetwerk van verschillende Aziatische staten voor wie Europeanen relatieve nieuwkomers waren. Om Nederland van de lucratieve handel in Aziatische producten te laten profiteren, schuwde de VOC het gebruik van geweld niet. Toen het niet lukte lokale kooplieden te dwingen het Nederlandse handelsmonopolie op nootmuskaat en foelie te accepteren, pleegde de VOC in 1621 genocide op de Banda-eilanden.¹⁹⁰ De eilanden werden opnieuw bevolkt met door de VOC aangevoerde slaafgemaakte Aziaten die werden gedwongen op de nootmuskaat- en foelieperken te werken.¹⁹¹ Op de Banda-eilanden ontstond zo de eerste structurele slavernij onder Nederlandse vlag, die na bijna tweehonderdveertig jaar in 1860 werd afgeschaft.

In Azië bestond slavernij al ver voor de komst van de VOC. Nederlanders maakten gebruik van bestaande netwerken om van Batavia een van de grootste slavenhandelscentra in Zuidoost-Azië te maken.¹⁹² Naast de specerijenproductie, dwong de compagnie slaafgemaakte mensen in edelmetaalminen te werken en gebruikte hen als sjouwers en handwerkslieden op scheepswerven of in de voedseltuinen van de VOC op Java. Veel slaafgemaakten in de Indonesische Archipel werden gebruikt als huisslaaf in de huishoudens van VOC-personeel en particuliere Europeanen en Aziaten, of werden als werkslaaf de straat op gestuurd om geld te verdienen voor degene die zich hun eigenaar noemde. In totaal verhandelde de VOC tussen 600.000 en 1.135.000 slaafgemaakte mensen.¹⁹³ Tot het midden van de achttiende eeuw waren de Nederlandse slavernij en slavenhandel in Azië zelfs omvangrijker dan in het Atlantische gebied. Naar schatting werden er in 1750 75.500 mensen in Azië en 64.000 mensen op slavenplantages in Zuid-Amerika door Nederlanders in slavernij gehouden.¹⁹⁴

Tot het einde van de achttiende eeuw tekende Stad Rotterdam in op vele honderden goederen- of cascoverzekeringen voor schepenreizen tussen Europa en Azië. Alleen al tussen 1720 en 1750 waren dat er ruim 2.400, waarvan veruit de meeste goederenverzekeringen op VOC-schepen waren.¹⁹⁵ Ondanks dit hoge aantal, zijn er weinig details over deze verzekeringen bewaard gebleven. De reis van een verzekerde lading op een VOC-schip begon uitsluitend in een Nederlandse stad met een VOC-kamer: vaak vanuit Middelburg, in frequentie gevolgd door Rotterdam, Amsterdam, Delft en een enkele keer Hoorn en Enkhuizen. De verzekerde lading op de heenreis – voor zover die genoteerd werd – bestond meestal uit contanten of ducats, ofwel zilveren munten. In Azië was weinig vraag naar Europese producten, maar met gemunt of ongemunt zilver en goud kon altijd geruild worden.¹⁹⁶ Specifieke voorbeelden van verzekerde goederen op de terugreis vanuit Azië ontbreken in de boekhouding van Stad Rotterdam.

187 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 1; Oostindie et al., *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, Bijlage VOC en WIC bewindhebbers Rotterdam, 244-251.

188 Gerhard de Kok, *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, 43.

189 Peter Grimm, *Heeren in Zaken: de Kamer Rotterdam van de Verenigde Oostindische Compagnie* (1994), 51.

190 Marjolein van Pagee, *Banda*, 87.

191 Els Jacobs, *Koopman in Azië. De handel van de Verenigde Oostindische Compagnie tijdens de 18de eeuw* (2000), 24.

192 A. Schrikker en N. Wickramasinghe, 'Slavernij, slavenhandel en de VOC in Zuid-Azië,' in *De Slavernij in Oost en West. Het Amsterdam onderzoek*, 172.

193 Matthias van Rossum, *Kleurrijke Tragiek*, 26.

194 Van Rossum, *Kleurrijke Tragiek*, 1.

195 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

196 Femme S. Gastra, *Geschiedenis van de VOC*, 144.



Schepen voor de kust, onderweg naar Zuidoost-Azië. Hendrik Cornelisz. Vroom, ca. 1600. Rijksmuseum Amsterdam.

De VOC verzekerde zelf nooit haar schepen of ladingen bij Stad Rotterdam. De verzekeringsnemers waren altijd particulieren, soms de kapiteins van de schepen en opmerkelijk genoeg soms ook vrouwen. De allereerste verzekering van Stad Rotterdam op een VOC-schip – in 1722 voor 6.000 gulden aan goederen – werd bijvoorbeeld door Margareta Bogaart afgesloten en driemaal sloot een niet met eigen naam genoemde 'huijsvrouw van' de kapitein een goederenverzekering namens haar echtgenoot.¹⁹⁷ Veruit de meeste verzekeringen werden echter afgesloten voor een naamloze 'toonder' van het verzekeringsbewijs en specifiek verzekerde inhoud ontbreekt bijna altijd bij deze goederenverzekeringen. Vermoedelijk werden de vele kleinere verzekeringen gesloten op goederen die VOC-officieren voor eigen rekening en handel op zowel de heen- als de terugreis mee mochten nemen. Zo mochten kapiteins, stuurmannen en andere officieren halverwege de achttiende eeuw bijvoorbeeld suiker, rijst, arak of andere 'onkostbare volimineuse gepermitteerde waaren' voor zichzelf uit Batavia meenemen.¹⁹⁸ Ook verhuurden sommige VOC-officieren hun cargazoenuimte tegen commissie aan derden, om daar wat neveninkomsten uit te genereren.¹⁹⁹

Van enige betrokkenheid van Stad Rotterdam bij de slavenhandel van de VOC – die zich vooral in Azië en Oost-Afrika afspeelde – is geen bewijs te vinden. Wel zijn er meerdere verzekeringen te vinden van goederen op schepen vanuit de Republiek naar Batavia, die op een niet-verzekerde vervolgreis slaafgemaakte mensen vervoerden. Zo kwam het VOC-schip de *Gerechtigheid* in 1752 te Batavia aan met door Stad Rotterdam verzekerde goederen en vertrok het een maand daarna met onder meer veertig slaafgemaakte mannen naar Malakka.²⁰⁰ Of die mannen mogelijk zijn verruild voor de verzekerde goederen is onbekend en gezien de aard van de doorsnee verzekering op een VOC-schip niet erg waarschijnlijk.

De VOC beheerde van 1658 tot 1795 de Nederlandse kolonie Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika, waar de compagnie gedurende die periode zo'n 60.000 mensen in slavernij heeft gehouden en verhandeld. Stad Rotterdam heeft op 121 verzekeringen op scheepvaart van of naar Zuid-Afrika gesloten, waarvan veruit de meeste een niet nader gespecificeerde goederenverzekering betrof. Van de handvol verzekeringen waarvan de inhoud wel bekend was, stonden kleding, papier, wijn, verfwaren, zilverwerk en niet benoemde Europese manufacturen en koopmanschappen opgetekend. Uit geen van de verzekeringen is een directe of indirecte connectie met de Nederlandse slavernij in Zuid-Afrika gevonden.

¹⁹⁷ Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

¹⁹⁸ Nationaal Archief, 1.04.02 VOC, inv.nr. 8047, f. 349 (scan 507).

¹⁹⁹ Gerhard de Kok, *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, 126-128.

²⁰⁰ Huygens Instituut, dataset Boekhouder-Generaal Batavia, voyage ID 10972.

Hoewel er geen aanwijzingen zijn voor het verzekeren van de handel in slaafgemaakte mensen in Azië door Stad Rotterdam, zijn die er wel voor het verzekeren van Aziatische producten die uit slavenarbeid zijn verkregen. Op de door Stad Rotterdam verzekerde schepen *St. Laurens* in 1738 of de *Hof de Uno* in 1757 kwamen bijvoorbeeld ladingen kaneel uit Ceylon aan dat, net als nootmuskaat en foelie op de Banda-eilanden, met slavenarbeid werd verbouwd.²⁰¹ Op beide schepen werden ook kaurischelpen vervoerd, die in de trans-Atlantische slavenhandel als ruilmiddel werden gebruikt. Deze direct aan slavernij gerelateerde producten zullen zeer waarschijnlijk ook tussen de andere verzekerde, maar verder onbekende ladingen op schepen uit Ceylon hebben gezeten waarvan de inhoud niet bekend is.

Een aantal directeuren van Stad Rotterdam verzekerden hun eigen handel op Azië. Jacob D. van de Wall (1768-1773) en Isaac van Alphen (1747-1788) sloten met hun handelsfirma Van Alphen & Van de Wall van 1772 tot 1776 tienmaal een verzekering bij hun collega-directeuren. Acht daarvan betrof het vervoer van wijn van Rotterdam, Amsterdam of Delft naar Batavia en Kaapstad.²⁰² Philip van der Hoeven (1721-1747), een van de eerste directeuren, staat bij zeventien verzekeringen als makelaar genoteerd – waarschijnlijk omdat hij bemiddelde voor de niet met naam genoteerde ‘toonders’ die de verzekeringen voor goederentransport vanuit Rotterdam en Delft op VOC-schepen sloten. De vele naamloze verzekeringen van Stad Rotterdam naar of van een Nederlandse kolonie in Azië vertegenwoordigden gemiddeld zo’n vijf procent van de totale verzekerde waarde in de periode 1720-1800 [Zie tabel 4.1]. Hoewel in beperktere mate dan de producten van slavenplantagekoloniën in Amerika, verzekerde Stad Rotterdam in de achttiende eeuw ook de verdere handel van de koloniale import van de VOC in Europa. Meestal ging het om het transport van peper, kaneel en ongespecificeerde specerijen van Rotterdam of Amsterdam naar Franse havensteden als Marseille, Rouen of Bordeaux.²⁰³ Ook naar het Spaanse Cádiz en Bilbao, en het Turkse Smyrna – hedendaags Izmir – verzekerde Stad Rotterdam de export van door de VOC uit Azië aangevoerde goederen en producten.

Bij deze inter-Europese handel in Aziatische producten waren ook enkele aan Stad Rotterdam verbonden personen betrokken. Directeur Paul Charron verzekerde in 1721 een lading peper van Rotterdam naar Rouen en in 1741 eenzelfde lading naar Cádiz. Stad Rotterdam-boekhouder Melt Leeftang verzekerde in 1746 voor eigen rekening het transport van uit slavenarbeid verkregen nootmuskaat van Rotterdam naar Londen. In 1757, verzekerde Stad Rotterdam het transport van kaurischelpen voor toekomstig directeur Bastiaan Molewater van Rotterdam naar het Eiland Man, waar ze aan Britse slavenhandelaren als ruilmiddel verkocht konden worden. De betrokkenheid van Stad Rotterdam-directeuren bij de Europese handel in Aziatische goederen was al met al flink minder dan die bij de handel in van slavenplantages afkomstige Amerikaanse tabak of suiker.

Stad Rotterdam profiteerde op meer dan één manier van de handel van de VOC in Oost-Azië. Niet alleen met de verzekering van Europese exportproducten of Aziatische importproducten, maar ook door koloniale goederen als thee, peper, foelie, kaneel en andere specerijen, en bovendien zelfs aandelen in de VOC en de Engelse East India Company (EIC) te belenen. Deze waren namelijk zo waardevol, dat Stad Rotterdam ze als onderpand voor korte leningen tegen bepaalde rente – oftewel belening – accepteerde. Al in 1720 beleende Stad Rotterdam bijvoorbeeld voor 23.000 gulden aan aandelen in de Rotterdamse VOC-kamer, en in 1721 voor 36.000 gulden in de EIC. Stad Rotterdam bleef tot 1774 aandelen in de EIC belenen en tot 1796 aandelen in de VOC.²⁰⁴ Veel van de beleende producten werden opgeslagen in het Rotterdamse Oost-Indisch Huis aan de Boompjes. Nog tot 1807 – toen de VOC al enkele jaren niet meer bestond – werd in de administratie van Stad Rotterdam genoteerd dat bepaalde beleende goederen in de ‘voormalige O.I. Compagnie kamer’ van Amsterdam, Middelburg of Rotterdam opgeslagen lagen.²⁰⁵

201 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam; Huygens Instituut, dataset Boekhouder-Generaal Batavia, voyage ID 8144 en 12695.

202 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

203 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

204 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 37-43.

205 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 43.

4.2 Fortuin zoeken in Batavia

In de verbeelding van veel achttiende-eeuwse Nederlanders was Oost-Azië een plaats waar de rijkdom voor het oprapen lag. Zo ook voor WIC-bewindhebber én Stad Rotterdam-directeur Paulus Gevers, die naar Batavia vertrok om naar eigen zeggen zijn 'fortuijn' te vinden in 'het afgeleegen Oosten'.²⁰⁶ Daartoe werd hij mogelijk geïnspireerd door zijn vader Abraham Gevers, bewindhebber van de Rotterdamse VOC-kamer, maar de directe aanleiding waren zijn torenhoge schulden van meer dan honderdduizend gulden – tegenwoordig ongeveer 1.250.000 euro.²⁰⁷ Gevers zegde in 1776 zijn directeurschap bij Stad Rotterdam – een functie die hij sinds 1770 vervulde – op en ging als onderkoopman voor de VOC aan boord van de *Jonge Lieve*.²⁰⁸

In Batavia aangekomen was Gevers weinig onder de indruk van de lokale bevolking. Op typisch achttiende-eeuwse denigrerende toon schreef hij in zijn dagboek dat de mensen 'buiten een kleedje om 't lijf mees naakt waaren, en buijten de gedaante, weinig van redelijke weezens bezaaten'.²⁰⁹ Gevers ging aan het werk als administrateur van enkele suikerpakhuisen en krom vanwege zijn studie rechten op tot lokale wethouder in Batavia. 'Dit avanceert mij seer in rang,' schreef Gevers, 'maar mijn beurs wordt er niet beter door.'²¹⁰

Zijn tijd in Batavia bracht hem niet het snelle fortuin waar hij op hoopte, maar Gevers had in zeven jaar tijd genoeg verdiend om in 1783 terug te keren naar Rotterdam en een deel van zijn schulden af te lossen. Na zijn terugkeer nam hij enkele bestuurlijke functies in Rotterdam op zich en in april 1787 werd hij opnieuw gekozen tot directeur van Stad Rotterdam. Lang bleef hij echter niet, want in november datzelfde jaar ontvluchtte Gevers de stad opnieuw. Ditmaal niet vanwege schulden, maar vanwege zijn patriottische idealen van vrijheid, gelijkheid en broederschap, die hem niet in dank werden afgenomen door de conservatieve Oranjegezinden, die toen de overhand hadden in Rotterdam.

Gevers vluchtte naar Parijs, waar zijn revolutionaire ideeën hem geen problemen opleverden, en schreef zijn mededirecteuren van Stad Rotterdam in juni 1790 dat hij door het Hof van Holland 'ten eeuwigen dagen' uit de Republiek verbannen was.²¹¹ Nu er voor hem geen kans meer was naar Rotterdam terug te keren, kon hij niet anders dan na drie jaar lang bij iedere vergadering afwezig te zijn gemeld, ontslag nemen.²¹² 'Behaage 't God die regtvaardiglijk oordeelt eenmaal paal en perk te stellen aan onregt en geweld, en ik moge mijn vaderland nog eens wederzien, zal 't mij bijzonder aangenaam zijn indien wij nogmaals in vorige betrekking met elkander mogen verkeerem.'

Met de uitbraak van de Bataafse Revolutie in 1795 kwamen de spanningen tussen de gelijkheid nastrevende en democratische inspraak eisende patriotten en de conservatieve Oranjegezinden tot een hoogtepunt. De patriotten trokken aan het langste eind en maakten een einde aan de eeuwenoude macht van regenten. In tegenstelling tot de Franse Revolutie, verliep dat in Nederland zonder bloedvergieten, maar er werd wel definitief een eind gemaakt aan regenteske instituties. Dat betekende onder meer het einde van de VOC, die werd ontbonden nadat de nieuwe Bataafse Republiek haar koloniale bezittingen nationaliseerde. Voor Gevers betekende de overwinning van de patriotten het einde van zijn ballingschap. Hij keerde weer terug naar de Republiek, waar hij twee jaar later overleed.

4.3 De Nederlandsche Handel-Maatschappij

Het Rotterdam waar oud-directeur van Stad Rotterdam Paulus Gevers na zijn ballingschap in 1795 naar terugkeerde, ging een moeilijke tijd tegemoet. De patriotten waren er met de hulp van het Franse revolutionaire leger in geslaagd hun idealen te verwezenlijken door de Republiek der Verenigde Nederlanden op te heffen en de Bataafse Republiek uit te roepen, maar dat leidde ook direct tot oorlog met Groot-Brittannië. Binnen enkele jaren hadden Britse troepen zo goed als alle Nederlandse koloniën bezet en namen zij de ladingen van talloze vijandige Nederlandse schepen in beslag.

206 Els van Eijck van Heslinga en Jan van de Voort, 'Paulus Gevers: In 't afgeleegen Oosten fortuyn zoeken: de reisjournalen van Paulus Gevers (1776-1777)' in *In het kielzog; maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden*, red. Leo M. Akveld (De Bataafse Leeuw, 2003), 334.

207 Van Eijck van Heslinga en Van de Voort, 'Paulus Gevers,' 333.

208 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 2.

209 Van Eijck van Heslinga en Van de Voort, 'Paulus Gevers,' 342.

210 Van Eijck van Heslinga en Van de Voort, 'Paulus Gevers,' 343.

211 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 2, 479.

212 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 2, 460-479.

De handel en scheepvaart vanuit Rotterdam en andere Nederlandse steden stortten in en kwamen na de inlijving van de Bataafse Republiek door de Franse keizer Napoleon Bonaparte in 1805 vrijwel geheel tot stilstand. Waren er in 1802 nog zo'n 1.700 schepen Hellevoetsluis of Brielle, destijds de voorhavens van Rotterdam, in- of uit gekomen, in 1809 was dat er slechts één.²¹³ Voor Stad Rotterdam betekende de Franse tijd van ruwweg 1795 tot 1813 een ingrijpende terugloop in het aantal zeeverzekeringen buiten Europa en helemaal in het aantal koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen.²¹⁴ Aanvankelijk verzekerde Stad Rotterdam nog de import van slavenplantageproducten als suiker en tabak uit Zuid-Amerika en de Verenigde Staten, maar in 1810 bestond het gehele bestand aan koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen uit slechts het transport van suiker en tabak tussen Rotterdam en Antwerpen of Gent.²¹⁵

De Franse bezetting van Rotterdam kwam in 1813 ten einde en een jaar later vertrok er voor het eerst in jaren weer een schip uit Rotterdam naar Batavia. De *Maas en Rottestroom* van de Rotterdamse reder Anthony van Hoboken vertrok in oktober 1814 'terwijl eene meenigte menschen van allerlei rang die de kaaij van de Boompjes vervulde, dit als een waarlijk Nationaal Feest, dat hun aan vele oud vaderlijke gebruiken in vorige dagen van voorspoed herinnerde, beschouwden en welke onder het vaderlijk bestuur van den beminden Vorst die ons thans regeert, allengskens kan herleven en tot desselfs alouden luister terug komen'.²¹⁶

De 'beminden Vorst' die Nederland er weer bovenop moest helpen was Willem I, de eerste koning van het Koninkrijk der Nederlanden. Zijn vele initiatieven ter bevordering van handel en scheepvaart leverden hem de bijnaam 'koopman-koning' op. Met steun van Willem I werd in 1824 de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) opgericht ter 'bevordering van handel, scheepvaart, scheepsbouw, visserij, landbouw en het fabriekswezen' in Nederland.²¹⁷ De NHM was op alle werelddelen actief, maar richtte zich vooral op het voormalige Nederlands-Indië. Vanwege de overeenkomsten in de manier van handelen – zowel koloniaal, politiek als economisch gezien – werd de NHM ook wel de tweede VOC genoemd. Onder de Indonesische bevolking stond de NHM bekend als de 'kompenie kecil', ofwel de kleine compagnie.²¹⁸

Die bijnaam hing samen met de grote rol van de NHM in het cultuurstelsel dat in 1830 in het voormalige Nederlands-Indië werd ingevoerd. Dat jaar eindigde de Java Oorlog na een bloedige vijf jaar lange strijd waarin lokale machthebbers in verzet kwamen tegen het Nederlandse koloniale bewind, wat resulteerde in de complete koloniale bezetting van Java door Nederland.²¹⁹ Onder het cultuurstelsel werden lokale landbouwers verplicht een vijfde van hun land te beplanten met door het Nederlandse koloniale gouvernement vastgestelde producten – voornamelijk koffie, suiker, indigo en thee. Daarvoor ontvingen de boeren een nauwelijks toereikend loon. Wie geen grond bezat om deze producten op te verbouwen, werd gedwongen om voor het gouvernement te werken aan infrastructuur als wegen, bruggen en havens.²²⁰

Het cultuurstelsel leidde tot uitbuiting van Javanen. Doordat sommige rijstboeren hun velden moesten aanpassen om suikerriet of andere gewassen dan die zijzelf nodig hadden te verbouwen, kwam de algemene rijstproductie in gevaar. In 1845 leidde dat zelfs tot een regelrechte hongersnood.²²¹ Het systeem werkte bovendien corruptie in de hand. Nederlandse ambtenaren en regenten die commissie kregen voor het toezicht houden op de cultures, claimden de beste en vruchtbaarste gronden voor zichzelf en claimden vaak meer dan een vijfde aan producten om hun eigen zakken te vullen.²²²

213 Bram Oosterwijk, *Koning van de koopvaart. Anthony van Hoboken (1756-1850)* (De Bataafsche Leeuw, 1996), 65.

214 Vleeschbeek en Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort*, 54.

215 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

216 'Rotterdam, den 8 October,' *Dagblad der provincie Brabant*, 14 oktober 1814.

217 Nationaal Archief, 2.20.01 archief Nederlandsche Handel-Maatschappij, inv.nr. 11.

218 Archiefbeschrijving in Nationaal Archief, 2.20.01 archief Nederlandsche Handel-Maatschappij.

219 Ton de Graaf, *Voor Handel en Maatschappij: Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964* (Boom, 2010), 47.

220 Reggie Baay, *Daar werd iets gruwelijks verricht* (Singel Uitgeverijen, 2015), 227.

221 K. ter Laan, *Multatuli Encyclopedie, re. Chantal Keijsper* (SDU Uitgeverij, 1995), 108, 403.

222 De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, 48.



DE GROOTHANDELAAR .

Naast deze koloniale dwangarbeid duurde de slavernij zoals die onder de VOC plaatsvond in het voormalige Nederlands-Indië nog altijd voort tot de afschaffing daarvan in 1860. In 1843 waren er nog minstens 5.500 slaafgemaakten op Java, 4.150 in de buitengebieden en verspreid over de gebieden nog 1.930 kinderen jonger dan acht jaar die in slavernij werden gehouden. Het werkelijke aantal lag echter veel hoger, omdat de slaafgemaakten die bij Europeanen in huis werkten vaak niet geregistreerd werden.²²³ De met slaven- en dwangarbeid verkregen goederen leverden de Nederlandse staatskas veel op. Tussen 1850 en 1860 kwam zo'n dertig procent van de staatsinkomsten voort uit de uitbuiting van de Indonesische Archipel en zijn bevolking.²²⁴ Intussen breidde het Nederlandse koloniale bewind met geweld zijn invloed uit en drukte opstanden de kop in, tot uiteindelijk in 1913 de hele Indonesische Archipel was bezet. De NHM was een hoeksteen in dit systeem. De Maatschappij inde belastingen en verscheepte alle goederen die met slaven- of dwangarbeid werden verkregen naar Nederland om die daar voor het veelvoudige van het plantloon dat Javanen kregen te verkopen.

4.4 Stad Rotterdam en de NHM

Alle producten die werden geproduceerd onder het cultuurstelsel werden door de NHM naar Nederland verscheept. Voor Nederlandse verzekeraars die zeetransport verzekerden, betekende dat gouden tijden.²²⁵ Ook Stad Rotterdam profiteerde van de NHM. Stad Rotterdam tekende al meteen in op een aantal verzekeringen voor de NHM, waarvan de waardes tussen de relatief hoge bedragen van twaalf- en achttienduizend gulden lagen. In de tijd van de VOC voeren zware en trage boten van en naar Azië, maar de NHM gebruikte lichte en snelle boten, 'waardoor die reizen dikwijls zonder dat men elders onderweg behoeft aan te leggen in veel korter tijd en dus met minder gevaar geschieden'.²²⁶ Dit betekende dat er minder vaak schade uitgekeerd hoefde te worden, iets dat voor Stad Rotterdam zeer voordelig was.

De NHM verdeelde de posten onder verzekeringsmaatschappijen op basis van anciënniteit. Als oudste verzekeringsmaatschappij van Nederland kreeg Stad Rotterdam vanaf 1846 tien procent van alle te verzekeren posten toegekend – en daarvoor betaalde de NHM ook nog eens hogere premies dan de marktwaarde.²²⁷ Het verzekeren van goederen voor de NHM werd steeds belangrijker voor de bedrijfsvoering van Stad Rotterdam. Vanaf ongeveer 1850 vertegenwoordigden de verzekeringen van de NHM jaarlijks zelfs meer dan de helft van de totale verzekerde waarde van Stad Rotterdam [Zie tabel 4.2]. Op het hoogtepunt in 1866 was dit zelfs bijna tachtig procent van de totale waarde en bijna zeventig procent van alle premie-inkomsten.²²⁸ In totaal verzekerde Stad Rotterdam in de periode 1825-1870 duizenden koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen voor de NHM met een gezamenlijke waarde van ruwweg 41.500.000 gulden tegen zo'n 1.300.000 gulden aan premie.²²⁹

In de eerste jaren na de oprichting richtte de NHM zich op een breder handelsgebied dan enkel Oost-Azië. De NHM was uit op deelname aan de meest lucratieve handel, wat in de negentiende eeuw bijna onvermijdelijk neerkwam op de handel in goederen die uit koloniale dwangarbeid en slavernij voortkwam. Zo verzekerde Stad Rotterdam in 1825 voor de NHM ladingen Indiaas katoen uit Liverpool, met slavenarbeid verkregen koffie uit Brazilië, en goederentransport naar de Amerikaanse slavenstaten Texas en New Orleans. Halverwege de negentiende eeuw verzekerde Stad Rotterdam nog regelmatig ladingen katoen en tabak uit de Amerikaanse slavenstaten Texas, New Orleans, Florida en West-Virginia voor de NHM.²³⁰

Na de invoering van het cultuurstelsel op Java in 1830 werd het voormalige Nederlands-Indië al snel veruit de belangrijkste bestemming en vertrekplaats van de te verzekeren scheepvaart van de NHM. Stad Rotterdam verzekerde goederen als koffie, suiker, tin, indigo en gom uit de Indonesische Archipel, terwijl onder meer verzekerde manufacturen, machinerie, zilveren munten en opium vanuit Nederland naar Batavia werden verscheept. Dat laatste, de sterk verslavende harddrug opium, importeerde de NHM uit de Turkse stad Smyrna en verkocht het aan lokale verslaafde inwoners van Java, Sumatra en de rest van de Indonesische Archipel. Stad Rotterdam verzekerde vooral in de jaren dertig en veertig van de negentiende eeuw expliciet ladingen opium van de NHM en bleef dat tot zeker nog in de jaren zestig doen.²³¹

223 Nationaal Archief, Slavernij en slavenhandel in Nederlands-Indië.

224 De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, 49.

225 Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoot*, 65.

226 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3.

227 Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoot*, 77; K. Davids, S. Go, T. Schultz en H. Eggen, *Zekere Zaken. Mijlpalen uit de geschiedenis van de coassurantiemarkt*, 17.

228 Sabine Go, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870: A comparative institutional approach* (2009), 208.

229 De berekening van de totale voor de NHM verzekerde waarde en premie is gebaseerd op het gemiddelde over de jaren 1825, 1830, 1835, 1840, 1845, 1850, 1855, 1860, 1865 en 1870, vermenigvuldigd met 45 voor het aantal jaren tussen 1825 en 1870.

Verzekeringen die Stad Rotterdam sloot voor de NHM die geen duidelijk verband hielden met het koloniale systeem zijn hierin niet opgenomen.

230 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

231 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam.

Behalve aan het verzekeren van goederen, verdiende Stad Rotterdam ook aan de handel in NHM-aandelen. Bij de oprichting van de NHM in 1824 besloot Stad Rotterdam echter nog af te zien van deelname. De directie meende 'dat zulks met de inrigting dezer Maatschappij [Stad Rotterdam] niet was overeen te brengen en geheel strijdende zou zijn, also dezelve niet met eenige koophandel konden inlaten'.²³² Stad Rotterdam-directeur Francis Browne nam dat jaar zelfs ontslag omdat hij als agent voor de NHM ging werken en daardoor 'de onaangename verplichting had den post als directeur dezer Maatschappij neder te leggen'.²³³ Eventuele belangenverstrengeling woog voor de directie van Stad Rotterdam in de negentiende eeuw dus zwaarder dan dat het deed in de achttiende eeuw, toen directeuren voortdurend hun eigen handel bij Stad Rotterdam verzekerden. Wat het investeren in de NHM betreft, veranderde de directie na verloop van tijd van mening. Met de expertise van de 'hooge heeren van de Beurs' handelde Stad Rotterdam vanaf de jaren veertig van de negentiende eeuw actief in obligaties en aandelen in de NHM.²³⁴

De enorme invloed van de NHM op de bedrijfsvoering van Stad Rotterdam leidde ertoe dat de directie sneller geneigd was om uitzonderingen voor de Maatschappij te maken. Zo werd in 1854 een buitengewone vergadering bijeen geroepen. De NHM had Stad Rotterdam gevraagd om goederen te verzekeren tegen brandschade, liggend in een pakhuis te Batavia. Dit was een uitzonderlijk geval, omdat de directeuren hadden besloten geen buitenlandse brandposten meer aan te nemen. De directie besloot het voorstel 'alleen aan te nemen in dit bijzondere geval en wel hoofdzakelijk ten gerijve van den NHM, maar overigens niet terug te komen van het eenmaal genomen besluit aangaande de buitenlandsche brandposten in het algemeen'.²³⁵ Later datzelfde jaar maakte de directie nog een uitzondering voor de NHM, door de verzekering van goederen op een specifiek op de polis genoteerd schip zonder bijkomende kosten door te laten lopen als die goederen op een ander schip aankwamen. Dit 'uit achtung voor de NHM en ter betooning der bereidwilligheid van de zijde der Maatschappij van Assurantie etc. [Stad Rotterdam] alles in het werk te stellen de directie der NHM in de hand te werken'.²³⁶

Toch ging Stad Rotterdam niet in alle eisen en bepalingen van de NHM mee. In 1857 kwam bijvoorbeeld een brief van de NHM bij de directie binnen waarin zij mededeelden dat de NHM 'de assuradeurs ontslaat van het betalen der courtage aan de makelaars' en dat voortaan zelf te zullen doen. Gelijktijdig met de brief van de NHM kwam er ook een van Amsterdamse verzekeraars binnen. Zij verzochten Stad Rotterdam aan de eis van de NHM 'geen gevolg te geven, daar daartegen belangrijke bezwaren bestaan, die voor het assurantievak in het algemeen van groot nadeel zouden kunnen worden'.²³⁷ Het zou een te grote verstoring in de balans tussen private verzekeraar, verzekeringsnemer en makelaar betekenen. Deze bezwaren werden door de directie gedeeld, waarop Stad Rotterdam de NHM antwoordde de uitbetaling van courtage in eigen hand te willen houden. Om de boodschap iets te verzachten, benadrukte Stad Rotterdam nog dat als de NHM besloot haar eis toch door te drukken, dat uiteindelijk toch 'spoedig algemeen zoude gevolgd worden'. Een maand later trok de NHM door de tussenkomenst van Stad Rotterdam haar eenzijdige eis toch in. In de laatste helft van de negentiende eeuw hield de directie van Stad Rotterdam zich via de NHM én daarbuiten steeds meer bezig met de zaken in het voormalige Nederlands-Indië – vooral wanneer de lokale bevolking in verzet kwam tegen het Nederlandse koloniale bewind. Zo besloot Stad Rotterdam in 1859 om de premies te verhogen voor verzekerde schepen in de havens van Java en Sumatra, waar opstanden het risico op schade verhoogden.²³⁸ Vergelijkbaar met de houding van Stad Rotterdam ten opzichte van opstanden op verzekerde slavenschepen in de achttiende eeuw, was een lokale bevolking die het Nederlandse koloniale gezag in de Indonesische Archipel niet accepteerde, voor Stad Rotterdam hooguit een financieel probleem dat met een simpele tariefverhoging opgelost kon worden.

232 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3, 136.

233 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3, 142.

234 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3, 262.

235 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3, 358.

236 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3, 360.

237 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3, 380.

238 Slechte, 'De Maatschappij,' 275; SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 3.

Tabel 4.2 – Aandeel NHM in totale verzekerde waarde en totale waarde van koloniale en slavernij-gerelateerde verzekeringen van Stad Rotterdam, per vijf jaar.²³⁹

Jaartal	Totale verzekerde waarde	Koloniale en slavernij gerelateerde verzekeringen	NHM t.o.v. koloniaal en slavernij gerelateerde verzekeringen	NHM t.o.v. totale verzekerde waarde
1825	2.767.655	720.905	47,1%	12,3%
1830	2.038.411	533.632	28,3%	7,4%
1835	2.254.674	1.333.264	28,0%	16,5%
1840	2.007.744	1.316.380	38,9%	25,5%
1845	1.939.955	1.433.070	54,0%	39,9%
1850	2.296.993	1.499.160	61,7%	40,3%
1855	4.038.137	3.097.706	73,7%	56,5%
1860	3.493.931	2.785.477	80,8%	64,4%
1865	1.470.034	994.212	78,0%	52,8%
1870	1.467.353	1.140.622	73,7%	57,3%

4.5 Andere rechtsvoorgangers van a.s.r. en de NHM

De handelswijze van de NHM om haar verzekeringsposten altijd onder geregistreerde verzekeraars te verdelen en daar gegarandeerd hoge premies voor te betalen, leidde bij een flink aantal renteniers en investeerders tot het initiatief om nieuwe verzekeringsmaatschappijen op te richten. Twee daarvan waren net als Stad Rotterdam rechtsvoorgangers van a.s.r.: de Verzekering Maatschappij Rotterdam (VMR) en de 's Gravenhaagsche Maatschappij ter Verzekering tegen Brand- en Zeegevaar ('s Gravenhaagsche). De Zee- en Brand Assurantie Sociëteit te Rotterdam (Assurantie Sociëteit) was eveneens een nauw bij de NHM betrokken a.s.r.-rechtsvoorganger, maar was al in 1817 opgericht. Anders dan van Stad Rotterdam is er van deze drie maatschappijen weinig bronmateriaal bewaard gebleven en is onduidelijk wat en hoeveel zij precies voor de NHM hebben verzekerd. Wel is bekend dat de NHM voor alle drie de belangrijkste klant werd.²⁴⁰ De directie van VMR had bij haar oprichting in 1825 al hoge verwachtingen van de NHM, dat krap een jaar eerder was opgericht. Tijdens de eerste vergadering benadrukten de VMR-directeuren dat 'in de jaren van stagnatie veele particuliere assuradeuren met tekenen [van verzekeringen] hebben opgehouden,' maar 'naar mate de handel en scheepvaart door de oprichting der Nederlandsche Handel-Maatschappij uitbreiding staat te verkrijgen, dat het van belang is meerder gelegenheid te verschaffen om op eene solide wijze verzekerd te worden'.²⁴¹ Voor de NHM verzekerde VMR bijvoorbeeld een suikerraffinaderij aan de Leuvehaven. Toen deze bij een grote brand in 1849 in vlammen opging, keerde VMR vijfduizend gulden uit voor het verlies aan suiker.²⁴²

Bij de Assurantie Sociëteit kwam in 1854 het verzoek van de NHM binnen om goederen in Batavia zelf te verzekeren tegen brand.²⁴³ Omdat geen van de in Batavia gevestigde verzekeringsmaatschappijen dit risico wilde lopen, kwam de NHM uit bij de Assurantie Sociëteit, die daarmee instemde. De Assurantie Sociëteit verzekerde op dat moment al jaren de zogenoemde 'gouvernementsproducten' voor de NHM, ofwel de producten die Javaanse boeren gedwongen werden te verbouwen. In 1859, aan de vooravond van de afschaffing van slavernij in het voormalige Nederlands-Indië een jaar later, verhoogde de Assurantie Sociëteit daar nog de premie voor.²⁴⁴

239 Dataset verzekeringen Stad Rotterdam

240 Vleeschbeek en Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort*, 106.

241 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 644.

242 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 644.

243 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 633.

244 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 633.

Net als Stad Rotterdam, investeerden de drie andere a.s.r.-rechtsvoorgangers in de jaren veertig van de negentiende eeuw ook in de NHM door aandelen te kopen. In 1842 kochten de Assurantie Sociëteit en VMR ieder vier aandelen in de NHM en investeerden zij nog meer in de NHM door voor respectievelijk 33.000 en 9.000 gulden aan schuldeningen op te kopen.²⁴⁵ De 's Gravenhaagsche kocht 'in het belang van Rotterdam in 't algemeen en van deze maatschappij in 't bijzonder' eveneens vier NHM-aandelen.²⁴⁶

Terwijl verzekeringsmaatschappijen als Stad Rotterdam, VMR, de 's Gravenhaagsche en de Assurantie Sociëteit flink meeliften op de miljoenenwinsten van de NHM, groeide in Nederland halverwege de negentiende eeuw kritiek op het cultuurstelsel dat deze winsten mogelijk maakte. Onder het pseudoniem Multatuli beschreef Eduard Douwes Dekker in zijn boek *Max Havelaar* Nederland als een roofstaat aan de Noordzee, dat 'spoorwegen bouwt van gestolen geld en tot betaling de bestolene bedwelmde met opium, evangelie en jenever'.²⁴⁷ 'Aan U durf ik met vertrouwen te vragen of het Uw keizerlijke wil is (...) dat daarginds meer dan dertig millioenen onderdanen worden mishandeld en uitgezogen in Uwen naam?'²⁴⁸

Mede als gevolg van Dekkers overtuigende aanklachten, werd het cultuurstelsel in 1870 opgeheven. Het Nederlandse koloniale gouvernement trok zich langzaam terug uit de suikerlanden – de koffiecultuur bleef nog bestaan – en de beschermende politiek van de NHM nam geleidelijk af.²⁴⁹ Al vanaf de afschaffing van slavernij op Java en Madura in 1860 werd nog maar een deel van de ladingen voor de NHM verzekerd, maar vanaf 1873 helemaal niet meer.²⁵⁰ Dit nam niet weg dat de 's Gravenhaagsche en Stad Rotterdam, die in 1875 'sedert eenigen tijd op Java gerepresenteerd is (...) op Batavia, Semarang en Sourabaya', na de afschaffing van het cultuurstelsel nog langer actief bleven in de Indonesische Archipel.²⁵¹ Zij werden vertegenwoordigd door de firma's Maclaine, Watson & Co., Fraser Eaton & Co. en McNeill. Begin twintigste eeuw hield Stad Rotterdam een eigen kantoor in Batavia.²⁵²

4.6 Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij

De Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij (NILLMIJ) – rechtsvoorganger van AEGON en daarmee sinds 2022 ook van a.s.r. – werd in 1859 te Batavia opgericht door zakenman en bankier Carel Frederik Willem Wiggers van Kerchem. Van Kerchem had al naam gemaakt met twee andere bedrijven in Batavia: het handels- en administratiekantoor Tiedeman & Van Kerchem (1854) en de Nederlands-Indische Escompto Maatschappij (1857). De NILLMIJ was de eerste en tot 1883 de enige levensverzekeringmaatschappij in het voormalige Nederlands-Indië.

Al vanaf de oprichting van de NILLMIJ was het Nederlandse koloniale gouvernement bij het bestuur van de maatschappij betrokken. De gouverneur-generaal van Nederlands-Indië steunde persoonlijk de oprichting, en een lid van de Raad van Nederlands-Indië, de hoofdadministrateur van de Koninklijke Nederlandse Marine en een luitenant-kolonel van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger woonden de eerste vergadering bij.²⁵³ De NILLMIJ kreeg opmerkelijk genoeg ook praktische militaire hulp. KNIL-generaal Jan van Swieten stelde de militaire administratie-staf ter beschikking om de maandelijkse betalingen van de verzekeringen te innen.²⁵⁴ Normaal gesproken viel die taak toe aan lokale agenten van verzekeringsmaatschappijen.²⁵⁵

245 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 633, 644, 655.

246 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 655.

247 *Multatuli, Minnebrieven* (Funke, 1875), 19.

248 *Multatuli, Max Havelaar*, 257.

249 Vleeschbeek en Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort*, 68.

250 De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, 54.

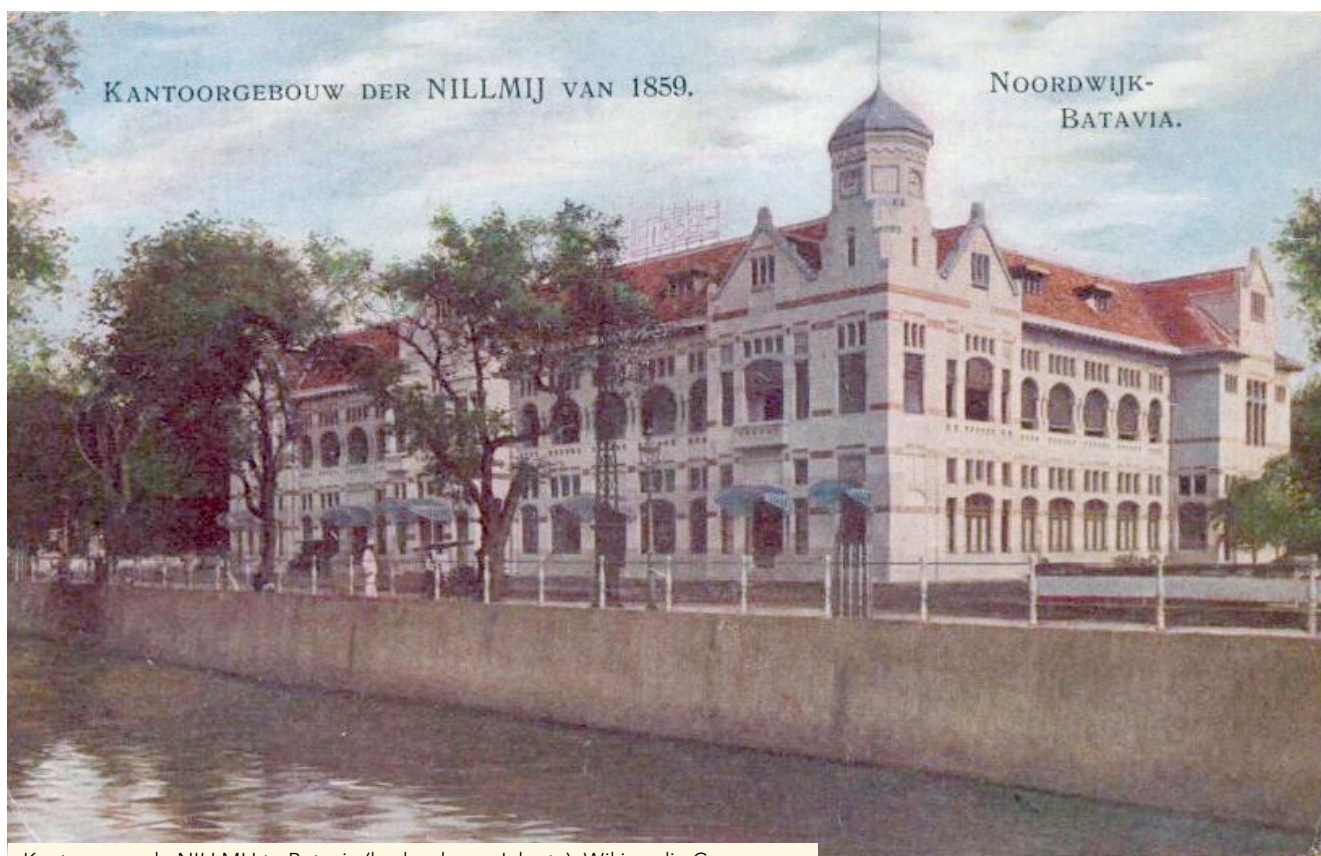
251 SAR, 199 archief Stad Rotterdam, inv.nr. 634, 656 bijlage C.

252 Bothenius Brouwer, *Gedenkboek*, 37.

253 *Gedenkboek 1859-1909. Nederlandsch-Indische levensverzekering- en lijfrentemaatschappij* (1909), 2.

254 *Gedenkboek 1859-1909*, 4.

255 B.P.A. Gales, 'Werken aan Zekerheid: een terugblik over de schouder van AEGON op twee eeuwen verzekeringsgeschiedenis' (*Aegon Verzekeringen*, 1986), 77.



Kantoor van de NILLMIJ te Batavia (hedendaags Jakarta). Wikimedia Commons.

De NILLMIJ verzekerde in de negentiende eeuw vrijwel alleen Europeanen, en dan vooral officieren en ambtenaren in dienst van het koloniale gouvernement. Voor de berekening van de premie baseerde de NILLMIJ zich op de relatief hoge sterftcijfers van Europeanen die in aanzienlijke aantallen aan tropische ziektes bezweken.²⁵⁶ Zuidoost-Azië stond dan ook wel bekend als 'het graf van de Europeaan'.²⁵⁷ Rond de eeuwwisseling naar de twintigste eeuw bood de NILLMIJ haar diensten ook aan voor 'inlanders en Chineezes', die in 1908 ongeveer een kwart van het totale aantal verzekerden vertegenwoordigden.²⁵⁸ Of het Europese sterftcijfer – dat niet noodzakelijk gelijkstond aan dat van Aziatische verzekeringnemers – ook de hoogte van hun premies bepaalde, is niet bekend. Gezien het toen gangbare wereldbeeld waarin de witte Europeaan zichzelf als voorbeeld voor de rest van de in hun ogen onderontwikkelde wereld zag, is het goed mogelijk dat Aziaten verhoudingsgewijs structureel meer voor dezelfde dienst betaalden.²⁵⁹

De inkomsten uit levensverzekeringen investeerde de NILLMIJ in diverse ondernemingen die koloniale exportgoederen produceerden. Behalve verzekeringsdiensten verstreekte de NILLMIJ al vanaf het begin hypothecaire leningen en was voor negentiende-eeuwse verzekeraarsbegrippen een actieve belegger.²⁶⁰ De rentabiliteit van de investeringen was het belangrijkste. Daarom besloot de directie in 1879 bijvoorbeeld om enkele rijklanden waar de NILLMIJ in had geïnvesteerd om te bouwen tot 'cultures voor de Europeesche markt' – oftewel koffie of suiker.²⁶¹ Dat jaar sloot de NILLMIJ nog hypothecaire leningen op de Javaanse koffielanden in Geboegan en Madoeardjo – hedendaags Ungaran en Malang. Op de Banda-eilanden verstreekte de NILLMIJ leningen ten behoeve van een nootmuskaat- en foelieperk. Hier werkten Javaanse bannelingen samen met voormalige slaafgemaakten, onder nog altijd zeer slechte omstandigheden.²⁶² In 1895 bleek de fysieke afstand tussen het hoofdkantoor van de NILLMIJ in Batavia en de Banda-eilanden toch te groot en besloot het bestuur afstand te nemen van deze investering.²⁶³

²⁵⁶ *Gedenkboek 1859-1909*, 1.

²⁵⁷ Gales, 'Werken aan Zekerheid,' 73.

²⁵⁸ *Gedenkboek 1859-1909*, Plaat V.

²⁵⁹ In het 50-jarig gedenkboek van de NILLMIJ in 1909 wordt de premieberekening op basis van Europeanen expliciet genoemd en benadrukt, maar wanneer de NILLMIJ koos ook Aziaten te verzekeren wordt er geen enkele melding gemaakt van andere berekening voor deze nieuwe groep klanten.

²⁶⁰ Gales, 'Werken aan Zekerheid,' 77.

²⁶¹ *Gedenkboek 1859-1909*, 97, 98.

²⁶² Rochelle van Maanen en Fridus Steijlen, 'Exploitatie en een nieuwe samenleving,' artikel op website West-Fries Museum: <https://pala.westfriesmuseum.nl/exploitatie/exploitatie-artikel/>.

²⁶³ *Gedenkboek 1859-1909*, 125.

In 1881 investeerde de NILLMIJ haar naar eigen zeggen 'grote overvloed van geld' in hypothecaire leningen op twee suikerfabrieken in Cheribon.²⁶⁴ Deze leningen waren zo omvangrijk, dat de NILLMIJ zelfs inspraak kreeg in de bedrijfsvoering en beslissingen nam over personeelszaken en de verkoop van suiker – die uitsluitend voor de Europese markt was bestemd.²⁶⁵ Ook bij het beheer van koffielanden was de NILLMIJ zelf betrokken. Zo sprak de directie met de administrateur van Geboegan af dat het land zo zuinig mogelijk beheerd moest worden, zodat de NILLMIJ optimaal van de hoge winsten van tienduizenden gulden kon profiteren.²⁶⁶ Daarnaast bemoeide de NILLMIJ zich onder meer met de aankoop van kinazaad, dat werd aangeplant op de landen om niet geheel afhankelijk van koffie te zijn.²⁶⁷ De koffie- en kinateelt was, anders dan suiker, nog tot 1915 onderdeel van het cultuurstelsel.²⁶⁸

De NILLMIJ bleef tot kort na de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog (1945-1949) actief in Indonesië.²⁶⁹ De jonge Republiek Indonesia nationaliseerde na de onafhankelijkheid alle Nederlandse bedrijven op Indonesisch grondgebied. De NILLMIJ – dat nevenvestigingen in Nederland had – verplaatste haar hoofdkantoor naar Den Haag, maar de Indonesische tak ging verder onder de naam PT Asuransi Jiwasraya. Een deel van de NILLMIJ-verzekeringssportefeuille verhuisde mee met de vele Indo-Europeanen en Nederlanders die uit Indonesië emigreerden. In Nederland fuseerde de NILLMIJ met andere verzekeringsmaatschappijen – in 1969 tot de Eerste Nederlandsche Nillmij Assurantiën (Ennia), in 1983 fuseerde Ennia met Ago tot AEGON. In 2022 startte de samenvoeging van AEGON met a.s.r. tot een van de grootste verzekeraars van Nederland.

264 *Gedenkboek 1859-1909*, 100.

265 *Gedenkboek 1859-1909*, 118.

266 In 1887 werd een winst gemaakt van 53.000 gulden, wat tegenwoordig overeenkomt met ruwweg 875.000 euro. Hiervan ontving de NILLMIJ de overwinst. Voor deze berekening is de dataset van het IISG gebruikt en de consumentenprijsencalculator van het CBS.

267 *Gedenkboek 1859-1909*, 121.

268 De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, 49; *Gedenkboek 1859-1909*, 122.

269 Gales, 'Werken aan Zekerheid,' 307, 308.

Directeur Blom en de koffieveilingen van de NHM

De NHM was veruit de grootste klant van Stad Rotterdam. Dit weerhield individuele directeuren er niet van in het openbaar hun ongenoegen of kritiek te uiten op de machtspositie en handelswijze van de NHM. Een van de eersten en belangrijkste was François Willem Cornelis Blom, die, zoals we zagen, in 1863 als Tweede Kamerlid voor de Emancipatiewet zou stemmen. Blom had in 1847 en 1848, naar eigen zeggen anoniem, enkele kritiekpunten op de NHM in verschillende kranten ter sprake gebracht, maar dat leverde niet de door hem gewenste discussie op.²⁷⁰ Tien jaar later, in 1858, probeerde hij het opnieuw. 'Waarheidsliefde en zucht tot bevordering van het welzijn des handels zullen daarbij mijne pen besturen.'²⁷¹

Vanuit zijn liberale gedachtegoed – met vrijhandel en particulier ondernemerschap als speerpunten – beklagde Blom zich over het veilingstelsel van de NHM met betrekking tot koffie. Hoewel de NHM het hele jaar door koffie uit de Indonesische Archipel aanvoerde, werd die slechts tweemaal per jaar – in het voor- en najaar – met grote partijen tegelijk geveild, waarbij makelaars tegen commissie voor particuliere handelaren balen koffie inkochten. Blom vond dit een slechte zaak en voerde drie argumenten aan.²⁷² Ten eerste dat er met twee leveringen per jaar te grote hoeveelheden tegelijk aan de markt werden toegevoegd, wat een negatief effect op de prijs zou hebben. Ten tweede dat kopers door kunstmatig schaarse inkoopmomenten werden gedwongen om meer in te kopen dan zij wellicht wilden. En, ten derde, dat het houden van twee enorme veilingen per jaar 'eene hoogst onnatuurlijke en schadelijke' uitwerking op de geldcirculatie zou hebben. Koffiehandelaren zouden daardoor gedwongen worden leningen aan te gaan die ze anders niet hadden hoeven of willen sluiten.

De oplossing voor de problemen die door het zogenoemde twee-veilingstelsel werden veroorzaakt, kwam volgens Blom neer op het vermeerderen van het aantal veilingen tot eens per maand met kleinere partijen tegelijk en het veranderen van de rol van makelaars in het verkoopproces.²⁷³ Makelaars waren te vroeg in het proces actief – nog voor de potentiële kopers de monsters van te verkopen koffie te zien kregen – en konden zo onderling vooraf in hun eigen voordeel prijsafspraken maken.

De koloniale uitbuiting in het voormalige Nederlands-Indië die aan de veilingen ten grondslag lag, viel compleet buiten Bloms betoog. Toch kan het door hem aangezwengelde dispuut wel als voedingsbodem worden gezien voor critici die hier wel oog voor hadden. Zo verscheen de bekendste aanklacht, het boek *Max Havelaar of de koffij-veilingen der Nederlandsche Handel-Maatschappij* van Multatuli (Eduard Douwes Dekker) in 1860, twee jaar na Bloms kritiek op de koffieveilingen van de NHM. Volgens historicus Chris te Lintum (1863-1930), die zelf meermaals over Nederlandse koloniën, de WIC en de NHM publiceerde, moet Bloms werk een inspiratiebron voor *Max Havelaar* geweest zijn. 'Indien Multatuli al niet de brochures [van Blom] bovengenoemd onder de oogen heeft gekregen, de kranten konden hem stof genoeg leveren. Juist in 1858, toen hij te Brussel kwam [waar hij *Max Havelaar* schreef], voerden Linse en Blom hun langdurig dispuut in onze nieuwsbladen, waardoor de geheele kwestie der veilingen en vooral die der makelaars doorlopend aan het nadenken van belangstellenden werd ten beste gegeven.'²⁷⁴ Gezien het al bestaande publieke debat over de koffieveilingen van de NHM onder aanvoer van Blom, vervolgde Te Lintum, 'kunnen we niet alleen levendig begrijpen dat een titel als "de koffie-veilingen der N.H.M." voor Multatuli zeer verleidelijk moest zijn, maar bovendien dat een satire over den koffie-makelaar bij velen in den smaak kon vallen'.²⁷⁵ Bloms commentaar op de NHM bevatte geen verwijzing naar de misstanden en koloniale uitbuiting in het voormalige Nederlands-Indië die aan de door hem bekritiseerde koffieveilingen ten grondslag lagen. Desondanks droeg Blom wel degelijk bij aan het groeiende publieke debat in Nederland over misstanden in koloniale instituten als de NHM. Volgens Bloms biograaf Johan Christoffel Ramaer (1852-1932) kwam het juist door zijn aanklachten 'en niet door de Max Havelaar van Multatuli, die over de koffieveilingen zoo goed als niets van belang mededeelt, al staan zij op den titel,' dat 'aan de verkeerdheden in dezen een eind gemaakt' is.²⁷⁶

270 F.W.C. Blom, *Beschouwingen betreffende de verkoopwijze der Oost-Indische Produkten door de Nederl. Handel-Maatschappij* (Rotterdam: M. Wijt & Zonen, 1858), 4.

271 Blom, *Beschouwingen*, 4.

272 Blom, *Beschouwingen*, 7.

273 Blom, *Beschouwingen*, 17.

274 C. te Lintum, "De koffie-veilingen der Nederlandsche Handel-Maatschappij en de Max Havelaar," in *Onze Eeuw*, jaargang 16 (1916), 456.

275 Te Lintum, "Koffie-veilingen," 458.

276 Johan Christoffel Ramaer, "Blom, Francois Willem Cornelis (1809-1877)," in *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, deel 8 (1930), 127, 128.

Samengevat

Vijf rechtsvoorgangers van a.s.r. waren op verschillende manieren en in verschillende gradaties verbonden met het Nederlandse koloniale systeem in Azië. Stad Rotterdam verzekerde al sinds zijn oprichting in 1720 in groten getale goederen aan boord van VOC-schepen die tussen de Republiek en de Indonesische Archipel voeren. Anders dan in het Atlantische gebied, is er voor enige betrokkenheid van Stad Rotterdam bij de decentrale slavenhandel door de VOC en binnen Azië geen aanwijzing gevonden. De verzekerde ladingen werden echter wel geproduceerd onder een Nederlands koloniaal regime waarin dwangarbeid en slavernij de norm waren.

Naast het verzekeren van goederen voor de VOC was Stad Rotterdam op meer manieren betrokken bij de handel in koloniale goederen uit Azië. In het pakhuis van de Rotterdamse VOC-kamer aan de Boompjeskade lagen partijen uit slaven- en dwangarbeid verkregen specerijen als foelie en kaneel, die door particulieren bij Stad Rotterdam werden beleend. Zo verdiende Stad Rotterdam twee keer aan de koloniale handel uit Azië – aan de premies voor de verzekering van het transport én als rente op de korte leningen waarvoor die goederen werden beleend.

Eén directeur van Stad Rotterdam, Willem Prins, was tegelijkertijd ook bewindhebber bij de VOC-kamer van Rotterdam. Van mogelijke belangenverstrengeling of invloed van de ene functie op de andere lijkt echter geen sprake. Prins is bovendien nooit zelf in Azië geweest. Zijn latere collega Paulus Gevers ondernam als enige directeur van Stad Rotterdam wel de lange reis naar Batavia. Zijn missie om als onderkoopman bij de VOC snel rijk te worden mislukte, maar hij werd als administrateur van een suikerpakhuis en als lokale ambtenaar wel onderdeel van het koloniale gouvernement.

De NHM trad sinds 1824 in de voetsporen van de VOC en ontvouwde zich tot een kolossale handelsonderneming die vooral op het voormalige Nederlands-Indië gericht was. In het kielzog van de NHM waren er, naast Stad Rotterdam, nog drie andere a.s.r.-rechtsvoorgangers actief in de Indonesische archipel. De 's Gravenhaagsche en de Verzekering Maatschappij Rotterdam werden opgericht met het doel om mee te liften op de enorme winsten van de NHM en droegen bij aan het voortbestaan van de NHM door middel van investeringen in schuldenleningen en aandelen. De Brand- en Zee Assurantie Sociëteit was enkele jaren voor de NHM opgericht, maar maakte van de NHM al snel haar belangrijkste klant. In de 'gouden jaren van verzekeren' die de NHM teweegbracht, verdienden Stad Rotterdam, de Assurantie Sociëteit, de 's Gravenhaagsche en de Verzekering Maatschappij Rotterdam aan het cultuurstelsel. Dit systeem was doelbewust gecreëerd om onder andere koffie en suiker met zo laag mogelijke productiekosten te verbouwen om ze tegen zo hoog mogelijke winsten in Nederland te verkopen. Die winsten gingen ten koste van de lokale bevolking en veroorzaakten hongersnoden in het voormalige Nederlands-Indië.

Stad Rotterdam-directeur F.W.C. Blom – die later als Kamerlid bijdroeg aan de afschaffing van de slavernij – was een van de eersten in Nederland die zijn kritiek op de handelswijze van de NHM openlijk kenbaar maakte. Via krantenartikelen en publicaties bracht Blom een publiek debat op gang over de koffieveilingen van de NHM en hoe koffiemakelaars onderling prijzen afspraken – dat er uiteindelijk toe leidde dat de NHM aanpassingen deed. Hoewel het geen aanklacht was tegen de koloniale misstanden die achter de koffieproductie schuilging, was Bloms werk wel een van de voedingsbronnen van het invloedrijke boek *Max Havelaar of de koffij-veilingen der Nederlandsche Handel-Maatschappij*.

Van de vijf a.s.r.-rechtsvoorgangers die in Azië actief waren, was de Nederlands-Indische Levensverzekering- en Lijfrentemaatschappij het meest direct betrokken bij het koloniale bewind. De NILLMIJ werd opgericht in 1859 te Batavia en bleef daar actief tot de Indonesische onafhankelijkheid. Al vanaf het begin was de militaire administratie en het koloniale gouvernement betrokken bij deze maatschappij. Het administratief personeel van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger inde de verschuldigde premies voor de NILLMIJ. De inkomsten hieruit investeerde de NILLMIJ bij wijze van winstmaximalisatie in suikerfabrieken en koffielanden op Java en een specerijenperk op de Banda-eilanden.

De betrokkenheid van rechtsvoorgangers van a.s.r. in het koloniale systeem in Azië verschilt op een aantal vlakken ingrijpend met die in het Atlantische gebied. Waar Stad Rotterdam de trans-Atlantische slavenhandel met meer dan tweehonderd verzekeringen op ruilgoederen, schepen of soms de slaafgemaakte mensen zelf actief faciliteerde, is daar van de slavenhandel in Azië geen aanwijzing voor te vinden. In tegenstelling tot in Azië waren in het Atlantisch gebied bovendien meerdere Stad Rotterdam-directeuren in de achttiende eeuw actief in de handel in slavenplantageproducten – van wie enkelen ook direct in de slavenhandel – en lieten hun handel meermaals bij Stad Rotterdam verzekeren. Het grootste verschil zit echter in de enorme invloed die de NHM op de bedrijfsvoering van Stad Rotterdam en de kleinere andere maatschappijen heeft gehad, waarbij decennialang meer dan de helft van de premie-inkomsten uit zeeverzekeringen door de NHM werd betaald.

Waarin de activiteit in Azië enerzijds en het Atlantische gebied anderzijds in ieder geval wel overeenkomen, is het zakelijke, boekhoudkundige perspectief van Stad Rotterdam en de andere rechtsvoorgangers met betrekking tot koloniale wantoestanden. Terwijl opstand en verzet voor Afrikaanse en Aziatische slaafgemaakten en dwangarbeiders een kwestie van leven of dood betekende, was dat voor Stad Rotterdam en de andere rechtsvoorgangers van a.s.r. die indirect aan hen verdienden, niet meer dan een kleine, tijdelijke financiële tegenvaller. Een tegenvaller die ze bovendien eenvoudig voor zichzelf konden oplossen door tijdelijk de premie te verhogen.

5. Erfenissen en doorwerkingen van slavernij en kolonialisme

'We delen niet alleen het verleden, maar ook de toekomst. Dus zetten we vandaag een komma, geen punt.' In 2022 bood voormalig minister-president Mark Rutte namens de Nederlandse staat excuses aan voor het slavernijverleden in de voormalige Nederlandse koloniën. Met 'een komma, geen punt' wilde Rutte namens de Nederlandse staat benadrukken dat het niet alleen bleef bij excuses voor slavernij, maar dat er ook stappen gemaakt moesten worden naar heling en erkenning. De vele initiatieven hiertoe tijdens het slavernijherdenkingsjaar van 2023 veroorzaakten een opleving van het publieke debat over de doorwerkingen van het slavernijverleden.

De roep om herdenking en erkenning is al langere tijd aanwezig in de samenleving in de vorm van een maatschappelijke discussie, waar ook de overheid en lokale instanties zich mee bezighouden. Tot de jaren tachtig werd het koloniale verleden nog vooral vanuit het perspectief van de witte Nederlandse (koloniale) elite beschreven, waarin vrijwel uitsluitend aandacht was voor de economische opbrengsten van bijvoorbeeld de VOC en WIC voor Nederland. In schoolboeken werd de rol van de witte Nederlanders lange tijd nog beschreven in termen van overwinning, economisch vernuft en slimme strategieën, en de inheemse bevolking die werd verdreven, slaafgemaakt of tot arbeid gedwongen, veelal als een bedreiging voor de Europeaanse handel.²⁷⁷ In de jaren hierna ontstond er langzaamaan een 'wetenschappelijke emancipatie'.²⁷⁸ Niet-westerse perspectieven kregen een grotere rol en er werd kritischer gekeken naar lokale misstanden en uitbuiting die de opbrengsten van de WIC en de VOC voor Nederland mogelijk maakten. Ook kwam er meer nadruk op het belang van onderzoek naar verzet tegen slavernij, schreven meer onderzoekers van kleur over het slavernijverleden en werd er meer onderzoek gedaan naar het slavernijverleden van Zuid-Afrika en Indonesië.²⁷⁹

Als onderdeel van het herstel, genoemd in de toespraak van Mark Rutte, werd een fonds van 200 miljoen beschikbaar gesteld voor maatschappelijke initiatieven, en kwam er een onafhankelijk herdenkingscomité. Zo wordt er in steeds meer steden aandacht besteed aan de viering van Ketikoti op 1 juli, de dag waarop de slavernij werd afgeschaft. Naast de initiatieven om een nationaal slavernijmuseum op te richten en slavernij 'een stevige plek te geven binnen het onderwijs' wordt er ook aandacht besteed aan nieuw onderzoek, rehabilitatie van verzetshelden en de bescherming van cultureel erfgoed van het slavernijverleden.²⁸⁰ Hierbij is bewustwording voor de overheid van belang: een proces dat via onderwijs en wetenschappelijk onderzoek plaatsvindt en ook mede vanuit het bedrijfsleven wordt bevorderd.

5.1 Roep om erkenning

Aan de vooravond van het herdenkingsjaar, 150 jaar na het aflopen van het staatstoezicht dat volgde op de afschaffing van de slavernij, werden niet alleen excuses aangeboden, maar werden ook plannen ter bevordering van erkenning en herstel van het slavernijverleden voorgesteld. Ruttés toespraak was deel van een reeks van excuses die werden aangeboden, zoals die van de burgemeesters van de vier grote steden in 2021 en 2022, en die van koning Willem-Alexander in 2023. Het hedendaagse maatschappelijke debat rondom de excuses en erkenning – en ook over de erfenissen en de doorwerkingen van de slavernij – zijn onderdeel van een groter historisch debat, waarin al sinds de jaren dertig wordt gepleit voor meer aandacht voor het Nederlandse slavernijverleden.

277 Judi Mesman, "Wie is wat waard? Raciale hiërarchiën uit het slavernijverleden in de samenleving en het onderwijs van nu," in *Doorwerkingen van slavernijverleden: meervoudige perspectieven op de relatie tussen verleden en heden* (in opdracht van de Staatscommissie tegen Discriminatie en Racisme, 2023), 50.

278 Alex van Stipriaan, "De Nederlandse wetenschap en overheid over het slavernijverleden en zijn doorwerkingen," in *Staat en slavernij: Het Nederlandse koloniale slavernijverleden en zijn doorwerkingen*, ed. Rose Mary Allen, Esther Captain, Matthias van Rossum en Uwrin Vyent (Atheneum, 2023): 27.

279 Van Stipriaan, "De Nederlandse wetenschap," 27.

280 Rijksoverheid, excuses regering voor slavernijverleden Nederland. 19 december 2022. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/12/19/excuses-regering-voor-slavernijverleden-nederland>

Een van de eerste bijdragen aan het maatschappelijk debat over erkenning van het slavernijverleden kwam van Anton de Kom. In 1934 werd *Wij Slaven van Suriname* gepubliceerd, waarin De Kom de geschiedenis van Suriname en de slavernij schetste vanuit het perspectief van zijn voorouders, Afro-Surinaamse slaafgemaakten. Voordat zijn boek werd uitgebracht, gaf hij als een van de eersten lezingen in Nederland over de geschiedenis van Suriname en het slavernijverleden, en publiceerde hij artikelen in de strijd tegen racisme.²⁸¹ Tijdens de Duitse bezetting zette hij zich in als lid van het verzet, en in 1945 kwam hij om in concentratiekamp Sandbostel. Zijn boek werd pas in 1960 herontdekt. Met zijn 'haarscherpe analyse en strijdbare boodschap' gaf De Kom een van de eerste literaire en historische aanklachten tegen het kolonialisme en de slavernij in Suriname, die nog steeds relevant is in het debat over erkenning van het slavernijverleden.²⁸² Zo werd De Kom in 2020 als eerste Surinamer deel van de Canon van Nederland.

Na de onafhankelijkheid van Suriname in 1975 trokken zo'n 40.000 Surinamers naar Nederland. In Suriname waren er altijd al slavernijherdenkingen geweest, maar pas in de tweede helft van de twintigste eeuw begon deze herdenking ook in Nederland in de publieke ruimte plaats te vinden. Ook ontstond volgens mensenrechtenactivist Barryl Biekman in deze periode 'de roep om erkenning' van de Afro-Surinaamse jeugd, 'om aandacht en het vastleggen van hun geschiedenis'.²⁸³ Deze roep om erkenning was 'de achterliggende gedachte bij het optreden van vooral Afrikaans Surinaamse jongeren, de toekomstige dragers van de emancipatie van de Afrikaanse Surinamers.' De identiteitscrises die zij ervoeren, manifesteerde zich volgens Biekman het duidelijkst onder de jeugd met Afro-Surinaamse wortels, 'doordat de geschiedenis zoals deze op de onderwijsinstututen wordt onderwezen, op gespannen voet staat met hetgeen de Afrikaans Surinaams Nederlandse jeugd van hun ouders te horen krijgen over de slavernij.'

Niet alleen de manier waarop er in Nederland werd omgegaan met het slavernijverleden werd bekritiseerd in het maatschappelijk debat, maar er groeide ook verzet tegen Zwarte Piet, uitmondend in demonstraties en de oprichting van het actiecomité 'zwarte piet = zwart verdriet' in 1994. Het protest kwam in 2011 opnieuw grootschalig onder de aandacht en er ontstond een nieuwe beweging, onder meer door de opkomst van de sociale media. In deze protesten stond Zwarte Piet symbool voor institutioneel anti-zwart racisme.²⁸⁴ Zo roept de beeldvorming van Zwarte Piet gevoelens op van het koloniale en slavernijverleden door het uiterlijk van een volledig zwart geschminkt gezicht, kroeshaar, dikke rode lippen en gouden oorbellen – maar ook door de rolverdeling tussen een witte baas (Sinterklaas) en zijn zwarte knechten (pieten).²⁸⁵

In de jaren negentig werd de roep om nationale erkenning van het slavernijverleden luider. In 1998 overhandigde het vrouwencollectief Sophiedela, een Afro-Europese vrouwenbeweging onder leiding van Barryl Biekman, een petitie aan de Tweede Kamer, met het verzoek om excuses, nieuw historisch onderzoek naar slavernij en herdenkingstekens in de publieke ruimte.²⁸⁶ De petitie van Sophiedela zorgde er uiteindelijk voor dat het herdenken op nationaal niveau werd erkend. Zo werd in 2002 in het Oosterpark in Amsterdam het Nationaal Monument Slavernijverleden onthuld. Daarnaast staat in de petitie dat excuses nodig waren, ook na meer dan een eeuw na de afschaffing van de slavernij, 'juist omdat er na 135 jaar geleden nog niets is gebeurd.' Het heeft toen nog 25 jaar geduurd voordat deze excuses werden gemaakt.

In 1999 werd in de essaybundel *Het verleden onder ogen* een nieuwe bijdrage geleverd aan het maatschappelijk debat. In deze bundel wordt geschreven over een 'herontdekking' van het slavernijverleden als 'onuitwisbare hoofdstukken van de moderne wereldgeschiedenis'.²⁸⁷ Deze 'herontdekkingen' zijn vaak al deel van de geschiedenissen van postkoloniale migranten en de nazaten van slaafgemaakten, en dragen bij aan een 'brede erkenning in de Nederlandse samenleving en politiek dat de geschiedenis van Nederland sinds 1600 ook een van koloniale geschiedenis is'.²⁸⁸ Centraal in de essays staat de vraag om erkenning van het slavernijverleden, iets dat 'een betekenisvolle stap [zal] zijn, op de drempel van het nieuwe millennium geen moment te vroeg gezet'.²⁸⁹ Het duurde echter nog twintig jaar voordat er draagvlak vanuit de politiek zou komen voor deze erkenning. Maatschappelijke protesten zoals *Black Lives Matter* in 2020 zorgden voor een stroomversnelling. Meerdere auteurs pleitten in *Het Verleden onder ogen* al in 1999 voor excuses en herstel en voor de bouw van een nationaal slavernijmuseum. Excuses zijn gemaakt en het Nationaal Slavernijmuseum in Amsterdam zal in 2030 zijn deuren openen.

281 Anton de Kom, Canon van Nederland. <https://www.canonvannederland.nl/nl/antondekom>

282 Mitchell Esajas, "Waarom Anton de Kom generatie op generatie blijft inspireren" in *Wij Slaven van Suriname* (Atlas Contact, heruitgave 2020), 31.

283 Stichting Sophiedela, *Petitie "Sporen van Slavernij" aan de leden van de vaste 2e kamercommissie Binnenlandse Zaken* (22 september 1998).

284 Roxane Soudagar, "Tien jaar acties kick out zwarte piet, maar de strijd gaat generaties terug." in *OneWorld*, 12 november 2024.

285 "Standpunt Zwarte Piet," *Discriminatie.nl*, 6 november 2024. <https://discriminatie.nl/blog/standpunt-zwarte-piet-2/>

286 Stichting Sophiedela, *Petitie "Sporen van Slavernij" aan de leden van de vaste 2e kamercommissie Binnenlandse Zaken* (22 september 1998).

287 Gert Oostindie, "Inleiding: een memento, een gebaar" in *Het verleden onder ogen: herdenking van de slavernij*, ed. Gert Oostindie (Arena/Prins Claus Fonds, 1999), 14.

288 Gert Oostindie, *Rekenschap* (Boom, 2023), 18.

289 Oostindie, "Inleiding," 15.

5.2 Doorwerkingen

Na meer dan twee eeuwen werd in 1863 de slavernij in het trans-Atlantisch gebied door de Nederlandse regering afgeschaft. Zoals Anton de Kom heeft beschreven, waren slavernij en onvrije arbeid niet van de ene op de andere dag verdwenen. Nieuw historisch onderzoek laat zien dat slavernij duidelijk diep vertakt zit in niet alleen de economische ontwikkeling van Westerse staten, maar ook in het afgezwakte – maar nog altijd doorwerkende – wereldbeeld waarmee die staten slavernij en slavenhandel rechtvaardigden. De afgelopen jaren is steeds meer onderzoek gedaan naar deze doorwerkingen van de slavernij. Zo heeft onder andere de staatscommissie tegen discriminatie en racisme verschillende wetenschappers gevraagd om hierover te schrijven, wat heeft geresulteerd in de essaybundel *Doorwerkingen van het slavernijverleden* in 2023. Hierin wordt de doorwerking op twee manieren gedefinieerd: 'ten eerste als manieren waarop koloniale slavernij economisch, maatschappelijk, cultureel en bestuurlijk invloed heeft uitgeoefend op mens en samenleving vanaf de periode van de wettelijk toegestane slavenhandel en slavernij tot in de negentiende, twintigste en eenentwintigste eeuw. Ten tweede heeft het betrekking op de hedendaagse omgang met dat koloniale slavernijverleden, de langdurige gevolgen en voortdurende effecten ervan.'²⁹⁰

De meest besproken doorwerking in de literatuur, maar ook in het maatschappelijk debat, is anti-zwart racisme en discriminatie. Tijdens de slavernij was racisme de hoeksteen in de zelfrechtvaardiging van een raciale 'beschavingshiërarchie' waarin de witte Europeaan zichzelf ver boven de zwarte Afrikaan verhief. Dat werd nog versterkt met behulp van allerlei religieuze theorieën. Zo werd door witte, calvinistische Nederlanders het Bijbelverhaal over de kinderen van Cham gebruikt, waarin zwarte mensen vervloekt waren en voor altijd dienstbaar moesten zijn.²⁹¹ Onderzoeker Edwin Marshall schrijft in *Het Verleden Onder Ogen*: 'Het kan niet anders dan dat door deze bejegening slaven minderwaardigheidsgevoelens en een sombere kijk op de toekomst internaliseerden, hetgeen van invloed was op hun doen en denken'.²⁹² In de negentiende eeuw werden in Nederland pseudowetenschappelijke theorieën gebruikt als 'onderbouwing' van de raciale hiërarchie.²⁹³

De directe lijn tussen racisme in het nu en slavernij in het verleden is moeilijk te trekken op basis van wetenschappelijk onderzoek, schrijft hoogleraar Judi Mesman.²⁹⁴ Racisme is echter wel nauw verbonden met slavernij. Historicus Gert Oostindie schreef in *Rekenschap* over de doorwerkingen van het slavernijverleden: 'Cruciaal was de verbinding met racisme. De betrokken West- en Zuid-Europese landen hadden nog maar net de slavernij van hun land- en streekgenoten verboden, toen zij besloten dat het geen kwaad kon mensen uit een ander continent tot slaaf te maken. Ontmenselijking was de sleutel, van Afrikanen, maar evenzeer van Aziaten en aanvankelijk ook van de inheemse bevolking van de Amerika's'.²⁹⁵ Ook historicus Alex van Stipriaan, die onder andere het onderzoek *Rotterdam in Slavernij* leidde, noemt het anti-zwart racisme als een gevolg van de 'vermeende superioriteit en vermeende inferioriteit' bij witte Nederlanders en nazaten van slaafgemaakten.²⁹⁶ De sporen van 'witte superioriteit' en een raciale hiërarchie uit de tijd van de slavernij kunnen volgens Judi Mesman niet zomaar worden uitgewist. 'Sterker nog,' schrijft ze, 'zulke patronen nestelen zich in de haarvaten van een samenleving en uiten zich onder andere in institutioneel racisme'.²⁹⁷

Behalve racisme, worden ook (kansen)ongelijkheid en exclusie gezien als deel van de doorwerkingen. Enkele voorbeelden die worden genoemd in *Doorwerkingen van de slavernij* zijn woonongelijkheid en de materiële achterstanden op de woningmarkt, arbeidsmarktongelijkheid en ongelijkheid in de gezondheidszorg en medische wetenschap. Zo betogen dr. Wouter van Gent en dr. Cody Hochstenbach dat 'ongelijkheden in woningbezit en de opbouw van woonvermogen langdurig van aard zijn. Het is daarmee aannemelijk dat het slavernij- en koloniale verleden nog steeds een aanzienlijke invloed hebben op deze woonongelijkheden'.²⁹⁸ Dr. Lex Thijssen schrijft dat de raciale vooroordelen van het slavernijverleden leiden tot arbeidsmarktdiscriminatie, en in combinatie met weinig hulpbronnen resulteren in arbeidsmarktongelijkheid.²⁹⁹ Dr. Alana Helberg-Proctor bespreekt in haar essay dat grote groepen patiënten in de medische zorg buitengesloten worden door aannames over het bestaan van verschillende raciale categorieën.

290 Captain, "De dominee, de koopman en hun doorwerking," 11.

291 Edwin Marshall, "Een Nederlands monument voor de slachtoffers van slavernij" in *Het verleden onder ogen: herdenking van de slavernij*, ed. Gert Oostindie (Arena/Prins Claus Fonds, 1999), 35.

292 Marshall, "Een Nederlands monument," 35.

293 Mesman, "Wie is wat waard?," 49.

294 Mesman, "Wie is wat waard?," 49.

295 Oostindie, *Rekenschap*, 36.

296 Van Stipriaan, "De Nederlandse wetenschap," 31.

297 Mesman, "Wie is wat waard?," 49.

298 Wouter van Gent en Cody Hochstenbach, "Doorwerking van de slavernij en het koloniale verleden op het gebied van wonen" in *Doorwerkingen van slavernijverleden: meervoudige perspectieven op de relatie tussen verleden en heden* (in opdracht van de Staatscommissie tegen Discriminatie en Racisme, 2023), 61.

299 Lex Thijssen, "Werkt het Nederlandse koloniale en trans-Atlantische slavernijverleden door in hedendaagse discriminatie en racisme op de arbeidsmarkt?" in *Doorwerkingen van slavernijverleden: meervoudige perspectieven op de relatie tussen verleden en heden* (in opdracht van de Staatscommissie tegen Discriminatie en Racisme, 2023), 65.

Als voorbeeld noemt Helberg-Proctor de aanname 'dat "negroïde" personen gemiddeld meer spiermassa hebben,' waardoor een patiënt in een verkeerde risicocategorie geplaatst kan worden.³⁰⁰ Uit deze voorbeelden van ongelijkheid blijkt dat het koloniale en slavernijverleden op allerlei verschillende manieren nog doorwerken in het heden.

Het onderzoek naar de erfenissen van het slavernijverleden vindt nog steeds plaats. Nieuw onderzoek naar de systemen en menselijke ervaringen van slavernij en de doorwerking hiervan kan zorgen voor meer bewustwording. In de *Kennisagenda Slavernijverleden 2025-2035* vragen wetenschappers, in opdracht van het kabinet, om onder meer de reconstructie van slavenhandel in Azië, een onderwerp dat vaak wordt overschaduwd door de slavenhandel in het trans-Atlantisch gebied. In het onderzoek naar heling wordt aanbevolen om te onderzoeken 'hoe in *oral history*, storytelling/vertellingen, spreekwoorden (*odo's*) en mythes het slavernijverleden en zijn impact is verbeeld'.³⁰¹ Al deze onderzoeken dragen bij aan een vollediger beeld van de geschiedenis van het slavernijverleden.

5.3 Bewustwording bij a.s.r.

Met de opdracht tot dit onderzoek naar het koloniale en slavernijverleden van zijn rechtsvoorgangers draagt ook a.s.r. bij aan deze bewustwording. Uit dit onderzoek blijkt dat het achttiende- en negentiende-eeuwse verzekeringswezen sterk was verbonden met slavernij en kolonialisme. Verschillende rechtsvoorgangers van a.s.r., maar met name Stad Rotterdam, hebben talloze kooplieden en ondernemingen middels verzekeringen gefaciliteerd in hun handel in uit slaven- of dwangarbeid verkregen producten en in de handel in slaafgemaakte mensen. Het onderzoek werpt licht op een tot nog toe in het donker gebleven onderdeel van de bedrijfsgeschiedenis van a.s.r. Van 1720 tot minstens de late negentiende eeuw faciliteerden vijf rechtsvoorgangers van a.s.r. als verzekeraars met hun financiële diensten het Nederlandse koloniale systeem, waarin slavenhandel, slavernij en dwangarbeid centraal stonden.

'Shocking,' aldus a.s.r.-CEO Jos Baeten.³⁰² 'Er is kennelijk een tijd geweest waarin er onderscheid is gemaakt in de waarde van het mens zijn, van het menselijk leven. Je probeert je te verplaatsen in die tijd, maar ik kan me er nu niets bij voorstellen. Daar werd helemaal niet gesproken over vraagstukken als "moeten we dit wel willen met elkaar?" Het blijkt zo'n vast onderdeel van zakendoen te zijn geweest in een periode waarin we personen zagen als handelswaar, niet als gewone mensen met gevoel, een gezin, ouders of kinderen. Het transport van slaafgemaakten en het tewerkstellen van mensen op verschillende plekken in de wereld was een systematisch businessmodel.' Het viel Baeten ook op dat de tegenwoordig noodzakelijk bevonden *checks and balances* in deze periode ver te zoeken waren. 'Dat directeuren van wat toen ons bedrijf was op die verschillende fronten zelf zakelijk actief waren, was één grote belangenverstremgeling. In de huidige situatie is het natuurlijk ondenkbaar dat ik aan de ene kant de risiconemer ben en aan de andere kant degene ben die zegt: ik wentel mijn risico af op de vennootschap.'

De in dit onderzoek aangehaalde rechtsvoorgangers van a.s.r. hebben zich niet laten tegenhouden door moreel besef. Baeten benadrukt dat de verzekeringsmaatschappij zich nu terdege bewust is van de eigen rol in kwesties en twistpunten die op moreel gebied verband houden met de historische werkelijkheid van slavernij en koloniale dwangarbeid. 'Dit waren iteraties van morele blindheid,' betoogt a.s.r.-bedrijfsfethicus Kyon Soons. 'In één bepaalde vorm is er een economisch, politiek en ethisch systeem waarin slavernij is toegestaan of normaal wordt gevonden. Dat wordt afgeschaft, maar loopt in een andere vorm – die wat afgezwakt lijkt, maar feitelijk ook weer een vorm van uitbuiting, of moderne slavernij, is – door naar de huidige wereld. Door de complexiteit, globalisering en ondoorzichtigheid van de waardeketens waar wij nu mee te maken hebben, blijft diezelfde morele blindheid in bepaalde vormen terugkomen.'³⁰³ In tegenstelling tot zijn rechtsvoorgangers in de koloniale periode, streeft a.s.r. vandaag de dag proactief naar een zo ethisch verantwoord mogelijke verzekerings- en investeringsportefeuille. Een concreet voorbeeld vormt de expliciete beslissing om niet te investeren in zonnepanelen die materialen bevatten die met dwangarbeid door Oeigoeren onder Chinees bewind zijn gewonnen. Ook maakt a.s.r. zich sterk om dwangarbeid, oftewel moderne slavernij, uit de waardeketens te verbannen van bedrijven waar a.s.r. in belegt. Baeten vindt het belangrijk dat a.s.r. verantwoordelijkheid neemt om schendingen van mensenrechten in de keten tegen te gaan.

300 Alana Helberg-Proctor, "De doorwerking van het trans-Atlantische slavernijverleden in de geneeskunde en zorg," in *Doorwerkingen van slavernijverleden: meervoudige perspectieven op de relatie tussen verleden en heden* (in opdracht van de Staatscommissie tegen Discriminatie en Racisme, 2023), 44.

301 Rose Mary Allen, Esther Captain, Matthias van Rossum en Urwin Vyen, *Het Nederlandse koloniale slavernijverleden en zijn doorwerkingen: Kennisagenda Slavernijverleden 2025-2035*, 48.

302 Matthijs Dicke en Fabiënne Baas, interview met Jos Baeten en Kyon Soons, 24 november 2025.

303 Matthijs Dicke en Fabiënne Baas, interview met Jos Baeten en Kyon Soons, 24 november 2025.

Volgens Baeten is het slavernijverleden van a.s.r. 'een onderwerp waar je allerminst trots op moet zijn.' Uit dit onderzoek is gebleken dat de 'duistere periode' zoals het bij het driehonderdjarig jubileum van a.s.r. in 2020 werd genoemd, uiterst donker was. Het faciliteren van koloniale en slavernij-gerelateerde activiteiten was een structurele en in omvang op geen enkele manier te bagatelliseren bedrijfstak. 'De grootste les naar het heden,' aldus Baeten, 'is dat we onszelf aan het denken moeten zetten om dat soort gesprekken op een goede manier met elkaar te voeren. In de westerse samenleving is er nog heel lang, ondanks dat slavernij formeel was verboden, op een denigrerende manier met mensen van kleur omgegaan. Ik ben beter gaan begrijpen hoe en waarom zij daar tot op de dag van vandaag nog last van kunnen hebben. Juist door het open en bloot op tafel te leggen is het een onderwerp waarover we het met elkaar zouden moeten hebben. Dat gesprek kan soms als onprettig ervaren worden, maar dat is voor mij geen reden om het dan maar te negeren.'³⁰⁴

Het onderzoek zorgt niet alleen voor een groeiend bewustzijn bij a.s.r. zelf; het maakt ook deel uit van de hernieuwde aandacht voor – en het met nieuwe perspectieven analyseren van – de koloniale geschiedenis van bedrijven in de financiële sector. ABN AMRO, InsingerGillissen en De Nederlandsche Bank lieten al eerder onderzoek doen naar het koloniale en slavernijverleden van hun rechtsvoorgangers. Al deze rechtsvoorgangers maakten deel uit van een systeem waarin mensen werden onderdrukt en uitgebuit voor eigen gewin. Met name Stad Rotterdam en ook andere rechtsvoorgangers van a.s.r. waren als verzekeraars niet weg te denken faciliterende onderdelen van datzelfde koloniale financiële systeem. De resultaten van dit onderzoek geven niet alleen een breder perspectief op de geschiedenis van a.s.r., maar dragen ook bij aan een beter begrip van de financiële systemen achter de Nederlandse koloniale en slavernij-gerelateerde activiteiten in de achttiende en negentiende eeuw. Dat geeft voedingsbodem aan zowel het wetenschappelijke als het maatschappelijke debat over dit lange tijd verborgen gebleven of soms verzwegen verleden, zodat huidige postkoloniale economische en sociale verhoudingen die vanuit dit verleden doorwerken, beter begrepen en erkend kunnen worden.

304 Matthijs Dicke en Fabienne Baas, interview met Jos Baeten en Kyon Soons, 24 november 2025.

In het kort

In 1720, meer dan drie eeuwen geleden, werd de eerste verzekeringsmaatschappij van het Europese vasteland en de oudste rechtsvoorganger van a.s.r. opgericht: Stad Rotterdam. De oprichting kwam voort uit een groeiende behoefte aan samenvoeging van kapitaal in een verzekeringsmaatschappij om de zeer risicovolle scheepvaart en overzeese handel mogelijk te maken. Het Rotterdamse netwerk rondom koloniale en slavernij-gerelateerde handel was van begin af aan sterk vertegenwoordigd bij Stad Rotterdam. Onder de (groot)aandeelhouders bevonden zich onder andere VOC- en WIC-bewindhebbers en handelaren in koloniale of met slavenarbeid verkregen producten. Ook in de directie van de verzekeringsmaatschappij waren zakenlieden met koloniale en slavernij-gerelateerde betrekkingen van 1720 tot minstens 1874 zo goed als doorlopend vertegenwoordigd.

Vanaf het eerste verzekerde slavenschip in 1720 tot aan het laatste in 1802, faciliteerde Stad Rotterdam als verzekeraar iedere stap van de trans-Atlantische slavenhandel. Naast het verzekeren van de casco's van slavenschepen en goederen tussen Europa, Afrika en Amerika, verzekerde Stad Rotterdam expliciet slaafgemaakte mensen. Zij werden niet gezien als passagiers, maar als handelswaar, en werden ook op die manier door de boekhouders in de assurantieboeken genoteerd. Stad Rotterdam-directeuren tekenden bewust in op polissen waarin expliciet stond vermeld dat ze schade zouden uitkeren aan slavenhandelaren in het geval van het overlijden van slaafgemaakte personen – boven een voor Stad Rotterdam acceptabele drempel van vijftien procent sterfte – of bij een opstand van degenen die zich tegen een leven in slavernij verzetten.

In de eerste decennia verzekerde Stad Rotterdam enkele malen schepen en ladingen van Engelse, Franse en Portugese slavenhandelaren, maar veruit het vaakst betrof het een Nederlands slavenschip. Zowel grote slavenhandelaren als de West-Indische Compagnie, Middelburgse Commercie Compagnie en Coopstad & Rochussen, als kleinere particuliere slavenhandelsfirma's uit Amsterdam, Rotterdam en Zeeland, maakten gebruik van de financiële diensten van Stad Rotterdam. Door op in totaal 236 verzekeringen op 167 unieke slavenreizen als verzekeraar in te tekenen, faciliteerde Stad Rotterdam de handel in meer dan 58.000 slaafgemaakte mensen. In de boekhouding van Stad Rotterdam vormde het verlies van mensenlevens op slavenschepen tijdens het transport of bij opstand hooguit een financiële kostenpost. Onder de streep maakte Stad Rotterdam echter een winst van zo'n dertig procent op het verzekeren van slavenschepen of hun slaafgemaakte menselijke lading.

Nadat de handel in slaafgemaakten onder Nederlandse vlag in 1814 werd verboden, duurde het tot 1863 voordat er ook een Nederlands verbod kwam op het in slavernij houden van mensen. Van zijn oprichting in 1720 tot aan 1863 tekende Stad Rotterdam doorlopend in op vele honderden verzekeringen die verband hielden met slavenplantages in Noord- en Zuid-Amerika. Dat hing in grote mate samen met de scheepvaart- en handelsactiviteiten van enkele directeuren, die hun eigen zaken bij Stad Rotterdam lieten verzekeren. In de achttiende eeuw importeerden en handelden zeker negentien van hen onder eigen naam in Europa of direct vanuit koloniën in slavenplantageproducten als koffie, suiker en tabak, en zes Stad Rotterdam-directeuren lieten zich als verzekeringsnemer voor een verzekerd slavenschip noteren. Een van hen – Johan Gerard François Meijners – was tegelijkertijd met zijn directeurschap eigenaar van Wed. A. Hamilton & Meijners, de tweede grootste particuliere slavenhandelsfirma van Rotterdam.

Bij de afschaffing van slavernij in Suriname en op de Caribische Eilanden in 1863 bleken twee directeuren – Pierre Fauchey en Hendrik Willem Swellengrebel – met nevenfuncties als administrateurs van (voormalige) slavenplantages in Suriname op zakelijk gebied in Suriname in actie te moeten komen. Aan de afschaffing van slavernij had een collega-directeur van Fauchey en Swellengrebel bijgedragen. François Willem Cornelis Blom was vanuit zijn nevenfunctie als Tweede Kamerlid in 1862 betrokken bij de inhoudelijke behandeling van de Emancipatiewet. Als gematigd en pragmatisch liberaal stemde hij voor de afschaffing van slavernij, waarmee bijna 33.000 mensen in Suriname en bijna 12.000 op de Caribische eilanden uit hun ketens werden verlost.

Verhoudingsgewijs nog meer dan in het Atlantisch gebied, raakte Stad Rotterdam steeds nauwer verbonden met de Nederlandse koloniale activiteiten in de Indonesische Archipel. In de achttiende eeuw bestond die betrokkenheid voornamelijk uit het verzekeren van goederen op schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Bij de meer dan tweeduizend tussen 1720 en 1750 gesloten verzekeringen op goederen aan boord van VOC-schepen ontbreekt vrijwel altijd een beschrijving van de inhoud en nog vaker ontbreken de namen van de verzekeringsnemer. Vermoedelijk werden deze verzekeringen gesloten op goederen die VOC-officieren voor eigen rekening en handel op zowel de heen- als terugreis mee mochten nemen, zoals suiker of rijst. In het pakhuis van de Rotterdamse VOC-kamer aan de Boompjeskade lagen voor duizenden guldens aan specerijen als peper, foelie en kaneel, maar ook tabak, suiker en koffie die particulieren bij Stad Rotterdam beleenden – en dus als onderpand voor korte leningen gebruikten. Voor enige directe betrokkenheid van Stad Rotterdam bij de slavenhandel van de VOC in Azië of Zuid-Afrika is in dit onderzoek geen enkele aanwijzing gevonden.

De koloniale betrokkenheid van Stad Rotterdam groeide veruit het sterkst doordat het kon meevaren op de golven die de Nederlandsche Handel-Maatschappij maakte. De NHM had een gigantisch marktaandeel in het transport van Aziatische koloniale producten die van 1830 tot 1870 onder het uitbuitende en hongersnood veroorzakende cultuurstelsel werden geproduceerd. Ook de zeer verslavende opium waarin de NHM handelde, werd bij Stad Rotterdam verzekerd. Als oudste verzekeringsmaatschappij van Nederland, kreeg Stad Rotterdam sinds 1846 tien procent van alle verzekeringsposten van de NHM toegewezen, wat erin resulteerde dat de NHM vanaf 1850 ongeveer de helft van de totale waarde aan zeeverzekeringen van Stad Rotterdam vertegenwoordigde. In 1866 liep dit zelfs op tot bijna tachtig procent, met zo'n zeventig procent van alle inkomsten uit premies.

De 'gouden jaren van verzekeren' die de koloniale scheepvaart en handel van de NHM had gecreëerd, zette vele kapitaalkrachtige Nederlanders ertoe aan nieuwe verzekeringsmaatschappijen op te richten. De 's Gravenhaagsche en de Verzekering Maatschappij Rotterdam, twee rechtsvoorgangers van a.s.r., zijn specifiek om deze reden opgericht. Een andere rechtsvoorganger, de Brand- en Zee Assurantie Sociëteit, was kort voor de verzekeringsbloei opgericht, maar legde zich net als Stad Rotterdam meer en meer toe op de NHM als belangrijkste dienstafnemer. De laatste rechtsvoorganger van a.s.r. met koloniale betrekkingen was de Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij. De NILLMIJ had nauwe banden met het gouvernement van het voormalige Nederlands-Indië – onder meer in de vorm van hulp bij het innen van premies door de militair-administratieve staf – en investeerde bovendien in koffielanden en suikerfabrieken op Java en op een specerijenperk op de Banda Eilanden.

Vanwege de unieke staat van het archief van Stad Rotterdam kan alleen voor deze rechtsvoorganger het relatieve belang van koloniale en slavernij-gerelateerde zeeverzekeringen worden geschetst. Van de totale waarde van zeeverzekeringen van Stad Rotterdam in de achttiende eeuw blijkt ongeveer een vijfde van de verzekerde waarde een dergelijke oorsprong te hebben gehad. Na de scheepvaartbeperkende Franse bezetting van Nederland, groeide dit in de jaren dertig van de negentiende eeuw tot meer dan de helft en vanaf medio jaren vijftig zelfs gemiddeld tot meer dan driekwart van de totale verzekerde waarde. Deze groei stond direct in verband met de NHM en haar transport van en handel in goederen die onder het uitbuitende cultuurstelsel in de Indonesische Archipel werden verbouwd. In algemene zin profiteerden ook de vier andere rechtsvoorgangers van a.s.r. van de op koloniale uitbuiting gebaseerde impuls die de NHM de Nederlandse economie gaf. Twee rechtsvoorgangers werden zelfs opgericht met de specifieke bedoeling zich compleet op het verlenen van financiële diensten aan de NHM toe te leggen.

Kort samengevat raakten vijf rechtsvoorgangers van a.s.r. vanaf hun oprichting tot zeker eind negentiende eeuw steeds nauwer verbonden met meerdere aspecten van het Nederlandse koloniale en slavernijverleden. De langdurigste en meest divers betrokken rechtsvoorganger was Stad Rotterdam. Meerdere directeuren van Stad Rotterdam zaten tot over hun oren in de koloniale en slavernij-gerelateerde scheepvaart en handel, en sommigen ook direct in de handel in slaafgemaakte mensen. Die zaken lieten zij veelvuldig bij hun collega-directeuren verzekeren. Op door directeuren van Stad Rotterdam ondertekende polissen met betrekking tot slavenhandel stond eenduidig vermeld dat het om mensenlevens ging en tevens hoeveel sterfte onder de menselijke lading voor hen acceptabel zou zijn voordat tot uitkering van schade werd overgegaan. Morele afwegingen met betrekking tot het al dan niet voortzetten van koloniale en slavernij-gerelateerde activiteiten ontbreken compleet in de ruim anderhalve eeuw aan bewaard gebleven notulen van de directievergaderingen van Stad Rotterdam. Eén directeur heeft zich – uit eigen beweging en buiten Stad Rotterdam om – in het openbaar uitgesproken tegen de NHM en heeft in zijn nevenfunctie als Tweede Kamerlid bijgedragen aan de afschaffing van de slavernij in Suriname en op de Caribische Eilanden.

Bibliografie

Literatuur

- 'Het Nederlandsch Verzekeringsbedrijf gedurende de laatste twee eeuwen, voor zover dit werd uitgeoefend door naamloze vennootschappen' Economisch Historisch Jaarboek (den Haag 1928).
- 'Rotterdam, den 8 October,' *Dagblad der provincie Brabant*, 14 oktober 1814.
- Baay, Reggie. *Daar werd iets gruwelijks verricht*. Singel Uitgeverijen, 2015.
- Boomgaard, Peter. 'Human Capital, Slavery and Low Rates of Economic and Population Growth.' *Slavery & Abolition* 24, no. 2 (2008): 83-96.
- Bothenius Brouwer, A.J. *Gedenkboek 200-jarig bestaan der Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam, 1720-1920*. Van Ipenbuur & Van Seldam, 1920.
- Buddingh, Hans. *De geschiedenis van Suriname*. Het Spectrum, 1999.
- Chrijs, J.A. van der. *Nederlands Indisch plakkaatboek*, deel 10, 30 maart 1787. <https://digitalcollections.universiteitleidenn.nl/view/item/1263349#page/919/mode/1up>
- Crutcher, Megan. 'For King and Empire: The Changing Political, Economic, and Cultural Identities of Kru Mariners in Atlantic Africa, 1460-1945.' *Journal of African History*, vol. 64, no. 3 (2023), 437-448.
- De Kok, Gerhard. 'De Koloniale Connectie: Geschiedenis van de Rotterdamse koloniale scheepvaart en handel.' In *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, redactie door Gert Oostindie. Boom, 2020.
- De Kok, Gerhard. 'De Koloniale Impact: Industrie en financiële dienstverlening.' In *Het Koloniale Verleden van Rotterdam*, redactie door Gert Oostindie. Boom, 2020.
- Donoghue, John. 'A Truly Free State in the Congo: Slavery and Abolition in Global Historical Perspective.' *Slavery Today*, vol. 1, no. 1 (2014), 1-19.
- Eijk van Heslinga, Els van, en Jan van de Voort, 'Paulus Gevers: In 't afgeleegen Oosten fortuyn zoeken: de reisjournalen van Paulus Gevers (1776-1777).' In *In het kielzog; maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, redactie Leo M. Akveld. De Bataafse Leeuw, 2003.
- Fatah-Black, Karwan en Matthias van Rossum. 'Beyond Profitability: The Dutch Transatlantic Slave Trade and its Economic Impact.' *Slavery & Abolition*, 36 (1): 63-83.
- Fatah-Black, Karwan. 'Nederland was voor even de grootste slavenhandelaar ter wereld.' *De Correspondent*, 6 oktober, 2017.
- Gaastra, Femme S. *Geschiedenis van de VOC: opkomst, bloei en ondergang*. Walburg Pers, 2012.
- Gales, B.P.A. *Werken aan Zekerheid: een terugblik over de schouder van AEGON op twee eeuwen verzekeringsgeschiedenis*. Aegon Verzekeringen, 1986.
- *Gedenkboek 1859-1909. Nederlandsch-Indische levensverzekering- en lijfrentemaatschappij*. NILLMIJ, 1909.
- Go, S. C., T. Schultz, en C.A. Davids, eds. *Zekere zaken; Mijlpalen uit de geschiedenis van de coassurantie*. VNAB, 2016.
- Go, S.C. 'Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870.' PhD thesis, Vrije Universiteit Amsterdam, 2009.
- Go, Sabine C.P.J. 'Van Goede en Quade tijdinge: De Rotterdamse Zeeverzekeringmarkt in de Zeventiende tot en met de Negentiende Eeuw.' In *Rotterdams Jaarboekje*, 1e reeks, jaargang 1 (2012): 126-149.
- Graaf, Ton de. *Voor Handel en Maatschappij: Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964*. Boom, 2010.
- Grimm, Peter. *Heeren in zaken: de Kamer Rotterdam van de Verenigde Oostindische Compagnie*. Walburg Pers, 1994.
- Groot-Teunissen, Ineke de. 'Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen: Twee Rotterdamse Slavenhandelaren in de Achttiende Eeuw.' *Rotterdams Jaarboekje*, 11e reeks, jrg 3 (2005): 171-201.
- Haley, K.H.D. *De Republiek in de Zeventiende Eeuw*. Fibula-Van Dishoeck, 1979.
- Harrison, Dick. Artikel 'De Barbarijse zeeroovers en hun christenslaven', Historiek 20 juni 2024.
- Heijer, Henk de Heijer. *Goud, ivoor en slaven: scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*. Walburg Pers, 1997.
- Heijer, Henk den. *Geschiedenis van de WIC: opkomst, bloei en ondergang*. Amsterdam University Press, 2013.
- Hofstra, S. 'Eenige gegevens over het schip 'Lodewijk' en over den handel van Rotterdam op West-Afrika.' *Rotterdams Jaarboekje*, 4e reeks, jaargang 6 (1938).
- Huizinga, Johan. *Nederland's beschaving in de zeventiende eeuw: een schets*. H.D. Tjeenk Willink & Zoon N.V., 1941.
- Jacobs, Els. *Koopman in Azië: De Handel Van De Verenigde Oost-Indische Compagnie Tijdens De 18e Eeuw*. Walburg Pers, 2000.
- Jungman, Alex. 'Waarom stopte de WIC de slavenhandel op Suriname in 1738,' in *Tijdschrift voor Surinaamse taalkunde, letterkunde en geschiedenis*, jaargang 27 (2008).

- Kok, Gerhard de. *Walcherse ketens: De trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755 – 1780*. Walburg Pers, 2020.
- Laan, K. ter. *Multatuli Encyclopedie*. Redactie Chantal Keijsper. SDU Uitgeverij, 1995.
- Laar, Paul van de en Manon van der Heijden. *Rotterdamers en de VOC*. Prometheus, 2002.
- Lintsen, H.W. *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890*. Deel I. 1992.
- Lurvink, Karin. 'Underwriting slavery: insurance and slavery in the Dutch Republic (1718–1778).' *Slavery & Abolition* 40, no. 3 (2019): 472-493.
- Mansvelt, W.M.F. *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij* (1924).
- Martin, Jane. 'Krumen Down the Coast: Liberian Migrants on the West African Coast in the 19th and early 20th centuries.' *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 18, no. 3 (1985), 401-423.
- Mees, R. *Gedenkschrift van de firma R. Mees & Zoonen ter Gelegenheid van haar Tweehonderd-jarig Bestaan 1720-1920*. Corns. Immig & Zoon, 1920.
- Menkman, W.R. 'Nederlandsche en Vreemde Slavenvaart,' in *De West-Indische Gids*, jrg. 26 (1944-45).
- Multatuli. *Max Havelaar of de koffij-veilingen der Nederlandsche Handel-Maatschappij*. 1e druk. J. de Ruyter, 1860.
- Multatuli. *Minnebrieven*. Funke, 1875.
- Oosterwijk, Bram. *Ik Verlang Geen Dank. Lodewijk Pincoffs (1827-1911)*. Douane Uitgeverij, 2011.
- Oosterwijk, Bram. *Koning van de koopvaart. Anthony van Hoboken (1756-1850)*. (De Bataafsche Leeuw, 1996).
- Oosterwijk, Bram. *Vlucht na Victorie. Lodewijk Pincoffs (1827-1911)*. Donia Pers Producties, 1979.
- Oostindie, Gert (red.), *Het Koloniale verleden van Rotterdam*. Boom, 2020.
- Osendarp, Simon. "'Little London' en de trans-Atlantische Slavenhandel: De economische verbondenheid van Rotterdam en de Engelse slavenhandel, 1710-1764.' Masterscriptie, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2019.
- Paesie, R. 'De slaven op de Vigilantie zijn opstandig van aard,' in *Spectrum*, 02-07-2011.
- Paesie, R. *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734*. De Bataafsche Leeuw, 2008.
- Paesie, R. *Voor Zilver en Zeeuws Belang. De rampzalige Zuidzee-expeditie van de Middelburgse Commercie Compagnie, 1724-1727*. Walburg Pers, 2012.
- Pagee, Marjolein van. *Banda*. Omniboek, 2021.
- Prak, Maarten. *Nederlands Gouden Eeuw: Vrijheid en geldingsdrang*. Prometheus, 2020.
- Rijn, G. van. 'De aktiehandel in 1720 te Rotterdam en de maatschappij van assurantie, discontering en beleening der stad,' in *Rotterdams Jaarboekje*, 1e reeks 1, jaargang 6 (1899).
- Rossum, Matthias van. 'Vervloekte goudzucht.' *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* (TSEG) 12, no. 4 (2015): 29-57.
- Rossum, Matthias van. *Kleurrijke tragiek: De geschiedenis van slavernij in Azië onder de VOC*. Uitgeverij Verloren, 2015.
- Schrikker, Alicia en Nina Wickramasinghe, 'Slavernij, slavenhandel en de VOC in Zuid-Azië.' In *De Slavernij in Oost en West. Het Amsterdam onderzoek*, redactie Pepijn Brandon, Guno Jones, Nancy Jouwe en Matthias van Rossum . Unieboek, 2020.
- Slechte, C.H. '*Een noodlottig jaar voor veel zotte en wijze*': *De Rotterdamse windhandel van 1720* (Martinus Nijhoff, 1982)
- Slechte, C.H. 'De Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam van 1720: Bekeken naar haar Productiefactoren over de periode 1720-1874.' *Rotterdams Jaarboekje*, 7e reeks, jrg 8 (1970).
- Slechte, C.H. 'Het aandeel van de Rotterdamse regenten in de actie-handel van 1720.' *Rotterdams Jaarboekje*, 7e reeks, jaargang 8 (1970).
- Van Sandick, Onno Zwier. *Herinneringen van de Zuid-Westkust van Afrika. Eenige bladzijden uit mijn dagboek*. Deventer, 1881.
- Van Stipriaan, Alex. 'Slavernijverleden en emancipatie', in *CDV*, jaargang 2023 nummer 1 (2024).
- Van Stipriaan, Alex. *Surinaams Contrast: Roofbouw en overleven in een Caraïbische plantagekolonie 1750-1863*. KITLV Uitgeverij, 1993.
- Van Stipriaan, Alex. *Rotterdam in Slavernij*. Boom Uitgeverij, 2020.
- Van Zanden, J.L. 'De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang? Een overzicht van bronnen, problemen en resultaten,' in *Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap*, deel 102, 1987.
- Vergouwen, J.P.. *De geschiedenis der makelaardij in assurantiën hier te lande tot 1813*. Zuid-Hollandsche Uitgevers Mij, 1945.
- Vleeschenbeek, H. H. en P. Th. Van de Laar, *Van Oude naar Nieuwe Hoofdpoort* (1990).
- Voort, J.P. van de. *De Westindische Plantages van 1720 tot 1795; financiën en handel*. Proefschrift, Radboud Universiteit Nijmegen, 1973.

- Vuijk, Daniël. 'Michiel en Hendrik Baelde, Raderen in een Achttiende-eeuws Plantagenetwerk.' Masterscriptie, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2019.
- Wielenga, Friso. *Geschiedenis van Nederland: Van de Opstand tot heden*. Boom Amsterdam, 2014.
- Wolbers, J. *Geschiedenis van Suriname*. S. Emmerling, 1861.

Archiefmateriaal:

- Gemeentearchief Amsterdam, 5075 notarieel archief, inv.nr. 15652, scan 290-291.
- Nationaal Archief, 1.04.02 Verenigde Oost-Indische Compagnie, inv.nr. 8047, scan 507.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 126, scan 40.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 292, scan 94.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 509, scan 32-35.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 923, scan 217,218, 242, 271, 272.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 968, scan 27.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 972, scan 222.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 1156, scan 222.
- Nationaal Archief, 1.05.01.02 Tweede WIC, inv.nr. 389, scan 142-144.
- Nationaal Archief, 1.05.03 Sociëteit van Suriname, inv.nr. 206, scan 140.
- Nationaal Archief, 1.05.05 Sociëteit van Berbice, inv.nr. 14, scan 31, 32.
- Nationaal Archief, 1.05.05 Sociëteit van Berbice, inv.nr. 189, scan 710-712.
- Nationaal Archief 2.20.01 Nederlandsche Handel-Maatschappij, inv.nr. 11.
- Stadsarchief Rotterdam, 18 oud notarieel archief, inv.nr. 2990, f. 520-548.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nrs. 1-3: resolutieboeken 1720-1731, 17312-1800 en 1801-1874.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nrs. 37-43: registers belening van goederen, effecten, actiën, etc. 1720-1808.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nr. 53: kwartaalstaten beleende koopmansgoederen 1726-1743.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nrs. 215-233, 235, 237: assurantieboeken Stad Rotterdam 1720-1827, 1833-1842, 1848-1853.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nrs. 396-431: journaals Stad Rotterdam 1720-1798.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nr. 633: Zee- en Brand-Assurantie Sociëteit te Rotterdam, notulen bestuursvergaderingen 1845-1858.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nr. 634: Zee- en Brand-Assurantie Sociëteit te Rotterdam, notulen bestuursvergaderingen 1848-1880.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nr. 644: Verzekering Maatschappij Rotterdam, notulen bestuursvergaderingen 1825-1850.
- Stadsarchief Rotterdam, 199 Stad Rotterdam, inv.nr. 655: 's Gravenhaagsche Maatschappij ter Verzekering tegen Brand- en Zeegevaar, notulen bestuursvergaderingen 1835-1861.

Digitale bronnen en databases:

- 'Oost-Indisch Huis,' Stadsarchief Rotterdam: <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/oostindisch-huis>.
- Baay, Reggie. 'Over deze Nederlandse slavernijgeschiedenis hebben we het nooit,' de Correspondent, 19 oktober 2017, <https://decorrespondent.nl/7479/over-deze-nederlandse-slavernijgeschiedenis-hebben-we-het-nooit/91614d-cd-528b-0ad8-0c70-0339c84a1e66>.
- Huygens Instituut, database Boekhouder-generaal Batavia, <https://bgb.resources.huygens.knaw.nl>.
- Maanen, Rochelle van, en Fridus Steijlen, *Exploitatie en een nieuwe samenleving*, West-Fries Museum. <https://pala.westfriesmuseum.nl/exploitatie/exploitatie-artikel/>
- Nationaal Archief, Slavernij en slavenhandel in Nederlands-Indië, <https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/zoekhulpen/slavernij-en-slavenhandel-in-nederlands-indie-1820-1900#collapse-1340>.
- Rossum, Matthias van. 'Het 'cultuurstelsel' in Nederlands-Indië maakte ons rijk: met de winst werd het spoor aangelegd', in *Volkskrant*, 29 november 2022. <https://www.volkskrant.nl/kijkverder/2022/ons-koloniale-verleden/cultuurstelsel-19e-begin-20e-eeuw~v546055/>.
- Rotterdam Centraldistrict, Wederopbouw Rotterdam, *Kantoorgebouw Nillmij (Schieblock)*. <https://rotterdam-central-district.nl/nillmij/>

- Trans-Atlantic Slave Trade Database: voyage ID's 10042, 10060, 10061, 10062, 10111, 10158, 10159, 10160, 10162, 10171, 10201, 10202, 10203, 10204, 10206, 10239, 10276, 10277, 10278, 10310, 10320, 10321, 10322, 10344, 10400, 10449, 10454, 10521, 10530, 10532, 10550, 10551, 10556, 10568, 10574, 10575, 10582, 10598, 10611, 10612, 10614, 10632, 10633, 10634, 10635, 10636, 10638, 10641, 10646, 10668, 10669, 10670, 10695, 10716, 10717, 10718, 10719, 10727, 10733, 10734, 10757, 10761, 10762, 10765, 10780, 10791, 10792, 10793, 10794, 10802, 10805, 10820, 10825, 10826, 10827, 10828, 10829, 10830, 10846, 10878, 10889, 10903, 10904, 10969, 10992, 10993, 10994, 11063, 11069, 11071, 11072, 11078, 11079, 11080, 11103, 11143, 11150, 11152, 11153, 11154, 11155, 11161, 11163, 11186, 11187, 11206, 11209, 11402, 11561, 11754, 11755, 11822, 11828, 11974, 11980, 11983, 11984, 30144, 30150, 30158, 30161, 30165, 30928, 31842, 31843, 31862, 32048, 32061, 32065, 33127, 35148, 35151, 47446, 70027, 76839, 76840, 77151, 78025.
- Zeeuws Archief, database MCC, website www.slavenhandel.mcc.nl/map: MCC090, MCC100, MCC105, MCC121, MCC122, MCC123, MCC139, MCC190, MCC232, MCC233, MCC246, MCC249, MCC253, MCC272, MCC280, MCC284, MCC285, MCC286, MCC289, MCC290, MCC291, MCC293.

Colofon

Het onderzoek naar het koloniale en slavernijverleden van de rechtsvoorgangers van a.s.r. werd verricht door historisch onderzoeksbureau Stad en Bedrijf in opdracht van a.s.r.

Tekst, beeld en onderzoek: Fabiënne Baas en Dillon Heuser
Redactie en samenstelling: Matthijs Dicke

Met dank aan: Jos Baeten, Caroline Janssen, Annelien van Meer, Charlotte Moerman en Kyon Soons

© Stad en Bedrijf / a.s.r., 2026

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor meer informatie: www.stadenbedrijf.nl

