

Tot 'aanqueek der koophandel ende zeevaart'

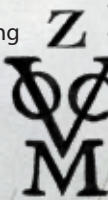
Wie het beeldmerk van de in 1720 opgerichte **Commercie Compagnie van Middelburg (MCC)** aanschouwt, zal de gelijkenis met het logo van de **VOC-kamer Zeeland** niet ontgaan. Ze was misschien een stuk kleiner, maar **Ruud Paesie** laat zien dat de MCC niettemin belangrijk was, en zeker geen eendagsvlieg: het handels- en scheepsbouwbedrijf bleef maar liefst 170 jaar in stand.

Kaapvaart en smokkelhandel op West-Afrika behoorden vanaf de 17de eeuw tot de *core business* van Zeeuwse ondernemers. Lorrendraaiers werden ze genoemd. Maar toen de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) voorbij was en de West-Indische Compagnie de jacht op Zeeuwse lorrendraaiers intensiverde, moest het roer om. In 1720 sloeg de windhandel, de speculatiegolf in aandelen, van Groot-Brittannië en Frankrijk over naar de Republiek (zie p. 8). De gunstige stemming op de effectenmarkt leidde tot een hausse en allerlei nieuwe, met aandelen gefinancierde ondernemingen schoten als paddenstoelen uit de grond. Ook Middelburgse kooplieden grepen hun kans. Op 10 februari 1720 maakte burgemeester Cornelis Versluys bekend dat enkele vermogende kooplieden

het plan hadden opgevat om tot 'aanqueek der koophandel ende zeevaart' een Compagnie van Commercie op te richten. Een paar maanden later verleende het stadsbestuur zijn goedkeuring en ging de kapitaalschrijving van start. Enkele honderden aandeelhouders tekenden in voor vijf miljoen gulden.

Organisatie en scheepvaart

Naast het logo vertoonde de Compagnie, die bekend is geworden onder de naam Middelburgsche Commercie Compagnie (zie kader), meer overeenkomsten met de VOC. Zo hadden beide bedrijven een eigen kantoorgebouw, een lijnbaan, eigen pakhuizen, een scheeps- en reparatiewerf en een jacht. Met zo'n fraai vaartuig gingen directeuren, bewindhebbers en hoogwaardigheidsbekleders op pad en het werd gebruikt bij het vertrek en de aankomst van compagnieschepen, voor inspectiedoeleinden en voor vergaderingen buiten het eiland Walcheren. Ook in de financiering en organisatiestructuur treffen we gelijkenissen aan. Het bedrijfskapitaal was bijvoorbeeld door aandeelhouders bijeengebracht die vrij over hun aandelen konden beschikken, en bij winst keerde ook de MCC dividend uit aan de participanten. Voor een efficiënte bedrijfsvoering kopieerde de MCC de departementale indeling van de VOC, die in vijf Hollandse steden en in Middelburg een kamer had met een eigen organisatiestructuur; de VOC-kamers kenden elk weer een departementale indeling met verantwoordelijke bewindhebbers.



Slavenschepen van de MCC. Schilderij van Engel Hoogerheyden, ca. 1778 (Collectie gemeente Middelburg).



Bij de MCC kregen alle directeuren een specifieke taak toebedeeld in de afdelingen Koopmanschappen, Equipage en Thesaurie. Omdat de vaart op Azië en West-Afrika aan de Oost- en West-Indische Compagnie was voorbehouden, richtte de MCC zich aanvankelijk op Europese bestemmingen aan de Middellandse Zee, de Oostzee en in Frankrijk en het Iberisch Schiereiland. De handelswaar bestond voornamelijk uit wijn, zout, graan en olijfolie. Ook in de walvisvaart op Groenland en in de ten westen hiervan liggende Straat Davis heeft de Compagnie geïnvesteerd. Verder verschenen haar schepen in het Caribische gebied, vooral bij de Spaanse koloniën, van Venezuela tot Mexico en Cuba.

In Spaans Amerika waren de belangrijkste zilverbijnen van het continent. Bovendien was er onder de Spaanse kolonisten een groot tekort aan Europese producten en aan de vraag daarnaar wilde de MCC graag voldoen. Eigenlijk was de vaart op de Spaanse koloniën onwettig. Volgens het vredesverdrag van Münster uit 1648 mochten kooplieden uit Spanje en de Republiek geen handeldrijven op elkaars koloniën. Ter bestrijding van de smokkelhandel rustte de Spaanse koning kruisvaarders uit en verscheidene MCC-fregatten vielen in Spaanse handen.

In 1724 rustte de Compagnie zelfs een expeditie uit naar de Stille Zuidzee, bestaande uit twee zwaarbewapende fregatten en een bevoorradingschip. Doel waren de zilverbijnen van Peru. Het zou echter anders verlopen. Twee schepen werden op de Braziliaanse kust door Portugezen geconfisqueerd. Het laatste fregat wist Kaap Hoorn te ronden, maar viel daarna in Spaanse handen. Dit verlies bracht de MCC aan de rand van de afgrond. In totaal rustte het bedrijf in de eerste helft van de 18de eeuw 59 fregatten uit naar de Spaanse koloniën, waarvan er zeven verloren gingen.

Grootste slavencompagnie

Toen in 1730 een eind kwam aan het handelsmonopolie van de WIC en deze zo'n tien jaar later tevens de goederen- en slavenhandel op West-Afrika staakte, namen particuliere rederijen de handel op Afrika over. Ook de MCC deed mee en groeide in de tweede helft van de 18de eeuw uit tot de grootste slavencompagnie van de Republiek. De handel op West-Afrika bestond uit ruilhandel. Zowel voor de goederenhandel in bijvoorbeeld stoffgoud, ivoor en peper als voor de slavenhandel verscheepte de MCC vele

tientallen producten. Uit de administratie blijkt dat de exportlading vooral uit buskruit, vuurwapens en textiel bestond en dat de overige producten zeer gevarieerd waren. Zo treffen we op de cargalijsten niet alleen alcoholische dranken, ijzeren staven en uiteenlopend koper- en aardewerk aan, maar ook messen, vuurstenen, tabakspijpen, kaurischelpen, spiegels en kralen. In totaal heeft de MCC 113 slavenscheepen uitgerust en 39 vaartuigen voor de goederenhandel. Ongeveer driekwart van alle 'slavenhalers' voer naar Guinea, de overige gingen naar Angola. Vandaar zeilden alle schepen naar de Nederlandse koloniën in het

De MCC werd in de tweede helft van de 18de eeuw de grootste slavencompagnie van de Republiek

Caribisch gebied waar de Afrikanen verkocht werden aan plantagehouders. Over de mensenhandel, de wreedheid van Afrikaanse en Europese handelaren, is al veel gezegd en geschreven. Dit geldt ook voor de rentabiliteit. De trans-Atlantische slavenhandel leverde geen 'buitensporige winsten op', concludeert historicus Gerhard de Kok in zijn recent verschenen proefschrift over de Zeeuwse slavenhandel. Voor de periode 1755-1794 bedroeg het rendement van de MCC slechts 4,23 procent, op papier althans. Feitelijk lag het winstpercentage lager, schrijft De Kok in zijn gedegen onderzoek. Er gingen vaak jaren overheen voordat alle debiteuren hun betalingen aan de Compagnie hadden voldaan.

Enorme impuls

De Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) bracht de Nederlandse handel en scheepvaart een enorme slag toe. Maar liefst zeven van de negen MCC-schepen vielen in Engelse handen en de oorlog had de Compagnie vrijwel geruïneerd. Nog geen tien jaar later volgde de Bataafs-Franse tijd en kwam de handel nagenoeg stil



te liggen. Inmiddels waren de WIC en VOC genationaliseerd en ter ziele gegaan. Na het herstel van de Nederlandse soevereiniteit en het uitroepen van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1815 volgde een nieuwe episode voor de MCC. Het bedrijf richtte zich nu bijna volledig op scheepsbouw en -reparatie, waarvoor het ook nog de beschikking had gekregen over de voormalige scheepswerven van de VOC en WIC in Middelburg. Grote barken

Ondanks alle inspanningen kwam het werk op de werf en machinewerkplaatsen grotendeels stil te liggen

en fregatten liepen van stapel, die door particuliere rederijen werden uitgerust voor de koloniale vaart. Voor het verwerven van aankooporders participeerde de MCC in deze scheepvaartondernemingen. De grote vaart kreeg vanaf 1824 een enorme impuls door de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Initiatiefnemer en grootaandeelhouder was koning Willem I. De NHM wordt wel gezien als de opvolger van de roemruchte VOC, maar die vergelijking gaat slechts ten dele op. De Handel-Maatschappij had namelijk zelf geen schepen in de vaart en werkte met een zogenoemd consignatiestelsel, waarbij ze het overzeese goederentransport uitbesteedde aan particuliere rederijen die de koloniale waren uit Nederlands-Indië voor haar verscheepten. Om genoeg vrachtruimte te creëren was er een aantrekkelijke premieregeling in het leven geroepen voor nieuwbouw van grote schepen. Aangemoedigd door deze bouwpremies en de zekerheid van bevrachting stortten rederijen zich op de koloniale vaart. Orders voor scheepsbouw werden volop geplaatst en de MCC heeft daar flink van geprofiteerd. In de jaren 1830 maakte de werf een explosieve groei door.

In de daaropvolgende jaren kwamen de grenzen van de groei in zicht. Zo overtrof het aanbod van scheepsruimte de vraag, waarop de NHM in 1841 een beurtlijst instelde voor schepen die voor bevrachting in aanmerking kwamen. Soms bloeide de internationale handel en scheepvaart kortstondig op, zoals tijdens de aardappelcrisis: de aardappelziekte deed tussen 1845 en 1850 in Noord- en West-Europa de oogsten mislukken en leidde tot hongersnood, waardoor veel schepen naar Azië koersten om rijst te halen.

Bergafwaarts na 1857

De echte omslag voor het Middelburgse bedrijf kwam in 1857, toen door een wereldwijde economische neergang de internationale vrachtenmarkt ineens stortte en opdrachten voor scheepsbouw uitbleven. Als gevolg van deze langdurige crisis ging het in de tweede helft van de 19de eeuw bergafwaarts. Pogingen om het roer om te gooien door bijvoorbeeld stoommachines en bag-

Unesco

De administratie van de Compagnie is bijna volledig bewaard gebleven. In 1951 verscheen een inventarisatie getiteld *Archief van de Middelburgsche Commerce Compagnie*. In daaropvolgende publicaties namen auteurs deze naam voor de Commerce Compagnie van Middelburg over en raakte de onderneming bekend onder de initialen MCC. Door de prominente rol van de Compagnie bij de trans-Atlantische slavenhandel kreeg het MCC-archief in 2011 een plaats in de *Memory of the World Registers* van de UNESCO. Het archief is gedigitaliseerd. Zoek op MCC in <https://www.archieven.nl/nl/>

Houten naambord van de vijf directeuren waardoor de MCC in de 19de eeuw werd geleid (Zeeuws Archief).



germolens te produceren leverden niet het gewenste resultaat. En ook de aanleg van het Kanaal door Walcheren (1870-1873) gaf niet de gehoopte impuls. Ondanks alle inspanningen kwam het werk op de werf en machinewerkplaatsen grotendeels stil te liggen. Omdat de Compagnie geen naamloze vennootschap was en de aandeelhouders bij faillissement onbeperkt aansprakelijk waren, besloten deze in 1888 de Compagnie te ontbinden. Bezittingen werden verkocht en crediteuren gecompenseerd. Daarna keerde de MCC het resterende kapitaal onder de aandeelhouders uit. In 1920 werden de laatste liquidatiebewijzen verzilverd.

Ruud Paesie is maritiem historicus. Hij promoveerde in 2008 aan de Universiteit Leiden op een onderzoek naar de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het handelsmonopolie van de WIC. Van hem verscheen over de Zeeuwse lorredraaiers een artikel in *Geschiedenis Magazine* 2018, nr. 8.

VERDER LEZEN

- ▶ **Ruud Paesie**, *Voor zilver en Zeeuws belang. De rampzalige Zuidzee-expeditie van de Middelburgse Commerce Compagnie, 1724-1727*, Walburgers, 2012
- ▶ **Ruud Paesie**, *Geschiedenis van de MCC. Opkomst, bloei en ondergang*, Walburgers, 2014
- ▶ **Gerhard de Kok**, *Walcherse Ketens. De trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780*, Walburgers, 2020