

Leo Balai, *Geschiedenis van de Amsterdamse slavenhandel. Over de belangen van Amsterdamse regenten bij de trans-Atlantische slavenhandel* (Zutphen: Walburg Pers, 2013) 192 p. ISBN 978-90-5730-907-6

Dat Amsterdam aan de slavenhandel verdiend heeft, dat staat wel vast, aldus Balai. Maar de vraag hoeveel Amsterdam eraan verdiend heeft is nauwelijks te beantwoorden. Vanwege het ontbreken van cruciale bronnen is het ondoenlijk om een “verantwoorde verlies- en winstrekening” op te stellen (p. 91). Daar zit Balai niet zo mee. Belangrijker voor hem is dat ook deze donkere kant van de geschiedenis van Amsterdam niet vergeten noch verzwegen wordt. En zeker niet in het jaar dat Amsterdam 400 jaar grachtengordel viert, die enkele jaren geleden op de UNESCO werelderfgoedlijst is geplaatst. Want het is diezelfde grachtengordel waar de welvarende individuen en families die belangen hadden in of aanjagers waren van de slavenhandel en plantageslavernij, als koopman, bankier, financier en/of regent, hun imposante panden lieten bouwen en bewoonden.

2013 is ook het jaar waarin 150 jaar afschaffing van de slavernij herdacht wordt (1863) en in het kielzog hiervan de herdenking van de slachtoffers van de trans-Atlantische slavenhandel en slavernij. De verantwoordelijken voor deze misdaden tegen de menselijkheid, onder wie de Amsterdamse grachtengordelbewoners, waren, zo meent Balai, degenen die een – voortijdig – einde hadden kunnen maken aan dit onrecht. Afrikanen aangedaan. Uit hebzucht en winstbejag hebben ze dat niet gedaan. Hen ter verantwoording roepen kan niet meer en zou uiteraard zinloos zijn. Het enige zinvolle is alle historische aspecten van Amsterdams rijkdom en pracht en praal voor het voetlicht te blijven halen en ervoor te zorgen dat ook de ‘zwarte bladzij’ in het collectieve geheugen geprent wordt als onlosmakelijk onderdeel van die geschiedenis (p. 145).

Hoe is Amsterdam verzeild geraakt in de slavenhandel en slavernij? Balai wijst daar een aantal ontwikkelingen voor aan. Hij begint met een korte weergave van de komst van Afrikaanse slaven in Europa, waarbij Portugal in de vijftiende eeuw het voortouw neemt. Vervolgens beschrijft hij de verspreiding van de Portugese praktijken over andere Europese landen en (hoofd)steden om tenslotte begin zeventiende eeuw in Amsterdam te belanden. Balai verbindt de eerste aanwezigheid van Afrikaanse slaven in Amsterdam met de komst van rijke Sefardische joden vanaf eind zestiende eeuw.

De oprichting van de West-Indische Compagnie in 1621, waarin Amsterdam een belangrijke rol speelde, betekende het begin van koloniale expansie, van landbouwkolonisatie en van een arbeidssysteem gebaseerd op – Afrikaanse – slavernij. Een tweede institutie van belang was de in 1683 opgerichte (Geoctroyeerde) Sociëteit van Suriname, waarin Amsterdam participeerde. Beide organisaties investeerden in de trans-Atlantische driehoekshandel en in plantages in de West-Indische koloniën.

Amsterdamse bewindhebbers en directeurs van de WIC en de Sociëteit van Suriname waren afkomstig uit kringen van stadsbestuurders en toonaangevende zakenlieden. Hun imperium werd in de zeventiende en achttiende eeuw geconsolideerd langs familielijnen en zakelijk ingegeven huwelijken. Balai somt zo’n 141 grachtengordelbewoners op, inclusief hun functie(s), hun echtgenotes en – indien bekend – hun nagelaten vermogen (pp. 109-133). De adressen zijn weergegeven in een plattegrond van het Amsterdamse centrum (p. 3).

Heel kort zoomt Balai nog in op het in de achttiende eeuw vigerende negotiatiesysteem, het toenemende absentisme en het verval van plantages, de afwijzende houding van belanghebbende Amsterdammers in het afschaffingsdebat in de negentiende eeuw, om te besluiten met 1863. Een overzicht van ‘enkele Amsterdamse

eigenaren/aandeelhouders van Surinaamse plantages' (onduidelijk is waarom deze 'enkele' gekozen zijn) en de bedragen van de aan hen uitgekeerde schadeloosstellingen besluiten het geheel (p. 141). Weliswaar is in Bijlage 3 een alfabetische lijst met 187 'Amsterdamse particuliere eigenaren en negotiaties' in 1863 opgenomen, maar hier ontbreken de aantallen slaven en de daarmee samenhangende uitkeringen. De bijlage is gebaseerd op de database(s) 'Emancipatie 1863' op de website van het Nationaal Archief (<http://www.gahetna.nl/collectie/index/nto0341>). Bij raadpleging levert het aantal Amsterdamse slaveneigenaren een totaal van 203 op en niet 187. Ra, ra, waar zijn die 16 eigenaren gebleven?

Op basis van 'The Atlantic Slave Trade Database' (www.slavevoyages.org) van David Eltis e.a. heeft Balai zowel de door de eerste w1c (1621-1674) uitgerede schepen, als die vanaf 1674 door de Kamer Amsterdam van de tweede w1c (1674-1792/3) gereconstrueerd (Bijlages 1 en 2). In het eerste geval komt hij tot een totaal van 399 slavenreizen, met een totaal van 122.123 ingescheepte Afrikanen, van wie er 99.536 levend in de Amerika's aankomen; een sterfcijfer dus van 18,5%. In het tweede geval betreft het 136 slavenreizen met een totaal van 70.890 ingescheepte Afrikanen, van wie 60.506 personen de overtocht overleven. Een sterfcijfer van ruim 14,5%. Alleen in Bijlage 2 komen we iets te weten over het Amsterdamse aandeel. Immers, Bijlage 1 gaat zo te zien uit van de activiteiten van alle kamers van de eerste w1c. Een optelling of een vergelijking is hier niet mogelijk.

Wat Balai niet doet, helaas, is deze cijfers afzetten tegen de totalen die door economisch historici berekend zijn voor de gehele Republiek en die kort geleden nog bijgesteld en becomingarierd zijn (zie bijvoorbeeld Matthias van Rossum en Karwan Fatah-Black, 'Wat is winst? De economische impact van de Nederlandse trans-Atlantische slavenhandel.' *TSEG*, 9 (1) 2012: 3-29.). Zover na te gaan heeft Balai geen rekening gehouden met de slavenreizen die buiten de w1c om uitgereed werden noch met die binnen het Caraïbisch gebied (zo ontbreken bijvoorbeeld Ruud Paesie, *Lorrendrayen op Africa* (2008) en Wim Klooster, *Illicit Riches* (1998) in de literatuurlijst). Ook hier zou men een Amsterdams belang kunnen vermoeden.

Wat Balai ook niet doet is een verband, hoe tentatief dan ook, proberen te leggen tussen de cijfers van die scheepsbewegingen en de gegevens over de 141 'Amsterdamse regenten' die hij presenteert, behalve daar waar hij een w1c- en/of Sociëteit van Suriname-functie heeft achterhaald. Eveneens is het verband niet duidelijk tussen die 141 zeventiende- en achttiende-eeuwse grachtengordelbewoners en de eigenaren die in 1863 gecompenseerd worden. Een vergelijking tussen de door Balai opgenomen plattegrond van Amsterdam met deze 141 adressen en die met gecompenseerde slaveneigenaren in 1863 (in: Dienke Hondius e.a. (samenst.), *Atlasje van het slavernijverleden/Concise Atlas of Dutch slavery*, Amsterdam, 2013) laat een interessante verschuiving zien in geografische spreiding in het centrum van Amsterdam.

Geschiedenis van de Amsterdamse slavenhandel is uiterst fraai geïllustreerd en vormgegeven. En het is betaalbaar. Voor een breder publiek zal dit waarschijnlijk de eerste kennismaking zijn met het onderwerp. Dit jubeljaar waarin 400 jaar grachtengordel en 150 jaar afschaffing van de slavernij zij aan zij gaan is het juiste moment om het onder de aandacht van dat bredere publiek te brengen, opdat het een terechte plaats in het collectieve geheugen krijgt. Laten we het moment vasthouden en de vragen die dit boek opwerpt proberen te beantwoorden. Balai heeft een voorzet gegeven.

Angelie Sens

Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis