

Dick Harrison

'Een bijzonder  
stoutmoedig historicus.'

\*\*\*\* NRC HANDELSBLAD

# De geschiedenis van de slavernij

VAN MESOPOTAMIË TOT  
MODERNE MENSENHANDEL



Dick Harrison

# De geschiedenis van de slavernij

VAN MESOPOTAMIË TOT  
MODERNE MENSENHANDEL



Uitgeverij Omniboek

# Voorwoord

Dit boek is een sterk ingekorte versie van mijn trilogie *Slaveri – en världshistoria om ofrihet* (Slavernij – een wereldgeschiedenis van onvrijheid), gepubliceerd in 2006-2008. Waar het doel van de trilogie was om een alomvattend en diepgaand beeld te schetsen van de geschiedenis van de onvrijheid op aarde, is het doel van dit boek een ander: door op een geconcentreerde manier te kijken naar de belangrijkste en doorslaggevendste lijnen van een van de grootste tragedies die de mensheid hebben getroffen, laten zien hoe de wortels van de huidige situatie kunnen worden getraceerd naar het verleden.

Diani, Kenia, april 2014

**Dick Harrison**

# Voorwoord bij de Nederlandstalige editie

Vergeleken met de oorspronkelijke Zweedse editie is de Nederlandse versie uitgebreid met extra hoofdstukken en paragrafen uit het driedelige werk. Het gaat dan met name om informatie over de Nederlandse en Belgische rol in de slavernij, bijvoorbeeld in onze voormalige kolonies. Deze informatie en nieuwe informatie is toegevoegd in overleg en met toestemming van de auteur.

Tenzij anders vermeld, zijn de citaatvertalingen in dit boek gebaseerd op de vertalingen van de auteur, gemaakt vanuit de broneditie en vanuit de oorspronkelijke taal, of via een andere vertaling. Bijbelcitataten in het Nederlands zijn ontleend aan de Nieuwe Bijbelvertaling (Nederlands Bijbelgenootschap, [www.debijbel.nl](http://www.debijbel.nl)).

Haarlem, maart 2019

**Ger Meesters, vertaler**

# Proloog: een reis met kapitein Samuel Gamble

Hij hield waarschijnlijk van bloemen. Ik wil dat best geloven. Het maakt hem menselijk, en ik zou hem graag zien als mens, een gewoon persoon. Daar heb ik trouwens mijn redenen voor.

Kapitein Samuel Gamble was, zoals zoveel Britten toen en nu, een uitgesproken tuinliefhebber. Zodra hij de mogelijkheid had, ontpopte zijn schaarse proza in het logboek dat hij dag in dag uit bijhield tijdens de moeizame tocht over de Atlantische Oceaan, zich tot lofprijzingen op de vruchtbaarheid van de aarde.

Op vrijdag 31 mei 1793 legt zijn schip, de *Sandown*, aan op het eiland São Nicolau, het bergachtige eiland van Kaapverdië, gelegen tussen de eilanden Santa Luzia en Sal. De aankomst op het eiland zorgt ervoor dat kapitein Gamble verschillende regels in het overigens nogal saaie scheepsjournaal wijdt aan een gedetailleerd verslag van wat men er kan laten groeien. Sinaasappel, citroen, banaan, katoen, peper, pompoen, ui, kool, erwten, aardappelen, wortels, bonen, bloemen en meer. De gouverneur van São Nicolau, die net zo geïnteresseerd is in bloemen en planten als de kapitein, vertelt Gamble dat dit alles in grote hoeveelheden geproduceerd kan worden als men maar toewijding betoont in het bewerken van het land, het water kunstmatig aanvoert tijdens het droge seizoen en afvoert tijdens het regenseizoen tussen augustus en november. In de eigen tuin van de gouverneur is er zelfs proefkweek met koffie, noteert Gamble gefascineerd – ‘en dit is de eerste keer dat men het op deze eilanden probeert,’ merkt hij vol

bewondering op in het logboek. De mensen op het eiland, vertelt hij, zijn sterke maar luie mannen en nogal lelijke vrouwen die het resultaat zijn van een kruising tussen Portugezen en zwarten uit Guinee, en verdienen hun brood vooral door katoenen kleding te maken die ze ruilen voor Europese ambachtelijke producten. De zeer geïnteresseerde Samuel Gamble neemt nota van dit alles, vult zijn voorraad aan, ontvangt een kaart van de eilanden als een geschenk van de gouverneur en vaart begin juni verder.

Het is gemakkelijk sympathie te voelen voor kapitein Gamble. Als we bladeren in zijn logboek, meer dan twee eeuwen geleden geschreven, komen we op verschillende manieren een redelijk moderne man tegen. Samuel Gamble is oprecht geïnteresseerd in plantkunde, landbouw, mensen en de economie. Hij worstelt met constante zorgen en voelt zich verantwoordelijk voor zijn bemanning. Tropische ziekten dreigen de levens van de zeelieden te verslinden, en alsof de eigen plagen van de natuur nog niet genoeg waren, moet rekening worden gehouden met de vervloekte oorlogsschepen van de nieuw uitgeroepen Franse Republiek. Er heerst een oorlogstoestand en al in de ochtend, de dag nadat hij de haven van São Nicolau verliet, moet Gamble de Franse vlag hijsen als een onbekend schip bij Porto Inglés op het eiland Maio verschijnt. Gelukkig is het een bevriend schip, *Mary of Iron Mill* op weg naar Boston, waarvan de bemanning de opgeluchte Gamble informeert dat ze al heel lang geen enkel Frans schip hebben gezien. De kapitein slaakt een zucht van verlichting.

Ik wil hem zien als een mens, een in tuinieren geïnteresseerde Brit, die slechts tweehonderd jaar geleden leefde, een man zoals jij en ik. Maar kapitein Samuel Gamble was niet zoals jij en ik. Hij was een slavenhandelaar, en zijn reis met de *Sandown* was een aaneenschakeling van ongeluk, misère en menselijke ellende. Toen hij de kust van Engeland verliet, had hij 22 zeelieden en twee scheepsjongens aan boord. Daar waren er niet veel meer van in leven toen het schip naar huis terugkeerde na een reis langs de klassieke route van de driehoekshandel tussen Europa, Afrika en Amerika.

Kapitein Gamble was eerder in Afrika geweest. Hij was in 1780 naar Old Calabar, het huidige Akwa Akpa aan de Nigeriaanse westkust, gevaren, en sindsdien is hij zeker in de wateren van Guinee geweest. In 1793 was de bestemming Îles de Los, een eilandengroep een paar kilometer voor Kaap Sangara in de huidige republiek Guinee, niet ver van de momentele hoofdstad Conakry en de rivieren van het nabijgelegen vasteland.

In het midden van de achttiende eeuw was Îles de Los een veelbezochte uitvalsbasis geworden voor langeafstandsvervoer. Hier was zoet water, waren scheepsbenodigdheden en, bovenal, gelegenheid om reparaties uit te voeren. In 1755 sloten de heersers van de eilanden een overeenkomst met Miles Barber, een vertegenwoordiger van de Liverpool Company, die het recht kreeg een factorij op het eiland te vestigen, met als gevolg Factory Island, het Factorij-eiland. Barber rekruteerde timmerlieden, touwslagers, loodsen, tonnenmakers en een groot aantal andere ambachtslieden en specialisten, evenals een groot aantal *grumetes*, dagloners die de bezoekende schepen konden huren. Er waren kapiteins die alleen maar bij Factory Island aanlegden om direct te handelen met kusthandelaren die hun goederen daarnaartoe brachten. Andere kapiteins gebruikten de eilanden als een goede plek om te ankeren, en trokken vervolgens met sloepen of andere kleine vaartuigen de Afrikaanse rivieren op om betere zaken te kunnen doen met de handelaren en handelsagenten die zich op het Afrikaanse land hadden gevestigd. Een optie was ook om te ankeren bij Bance Island, in de monding van de Sierra Leone-rivier; ook daar had de Liverpool Company een factorij gevestigd.

Voor degenen die ervoor kozen zelf in Afrika te gaan handelen, waren grotere winsten, maar ook grotere gevaren te verwachten dan voor hen die alleen maar aanlegden bij Factory Island of Bance Island. Ten tijde van de aankomst van kapitein Gamble in het gebied in 1793 waren verschillende Europese, Afrikaanse en Euro-Afrikaanse handelaren stevig gevestigd langs de Rio Nuñez, een van de belangrijkste rivieren (en waar ruim vijftig jaar later een Belgische kolonie werd gesticht, red.). Hiertoe behoorde niet in de laatste plaats de al bijna drie decennia lang gevestigde factorij van de ondernemende dr. James Walker, door de oprichter Walkeria genoemd. Net als op

Factory Island kon een bezoekende westerling hier loodsen en dagloners inhuren voor klussen die Afrikanen beter konden uitvoeren dan Europese of Amerikaanse zeelieden. Walker stond op goede voet zowel met het plaatselijke stamhoofd van het Landoema-volk als met de dichtstbijzijnde vertegenwoordiger van het rijk van het Fula-volk. Hij had de locatie voor zijn factorij zorgvuldig gekozen, dicht bij de grens tussen de gebieden van de Landoema- en de Nalu-volken en ver genoeg in het land om te worden bereikt door de Fula-karavanen. De Fula-handelaren brachten rijst, huiden, slaven, goud en ivoor mee, die ze ruilden voor zout, geweren, buskruit en andere westerse goederen – bijna alle handel was ruilhandel.

Walker maakte een mooie winst met deze handel en werd nog rijker door het verzenden van zijn aankopen voor doorverkoop naar de factorijen op de eilanden. Hij kende veel van de handelaren in Rio Pongo en Bissau persoonlijk en had geleerd met hen samen te werken wanneer dat nodig was. Een deel van zijn producten stuurde hij ook naar een pas opgerichte Britse kolonie genaamd Freetown, een vrijplaats die was opgericht om voormalige slaven de gelegenheid te geven een leven in vrijheid te beginnen. Walker kan nauwelijks veel op hebben gehad met dit project. Voor hem waren slaven iets dat je kocht en verkocht en waarmee je geld verdiende. Maar natuurlijk, als die gekken in Londen slaven wilden bevrijden om hen naar Sierra Leone te sturen, vond hij dat prima. Gekke kolonisten waren nog steeds kolonisten, en je kon goederen aan hen verkopen. Het was de winst die telde.

Er waren meer handelaren om zaken mee te doen dan de oude Walker. De kapitein die verder de Rio Nuñez op voer, kwam aan bij David J. Lawrence' factorij in Kissassi. Lawrence was een Euro-Afrikaan met wortels in zowel de witte als de zwarte wereld. Hij was lid van een handelsnetwerk waarvan de belangrijkste bases verder naar het noorden lagen, aan de Cacine-rivier in het zuiden van het huidige Guinee-Bissau. Nog verder de rivier op leefde dr. Fortune al meer dan dertig jaar in het gebied. Net als Walker stuurde hij agenten het achterland in en deed hij er alles aan om de Fula-karavanen ertoe over te halen om langs zijn factorij te trekken. Daarnaast waren er kleinere handelsstations onder leiding van dr. Monroe, mr. Cummings,



Thomas Powell, George Bolland en de Euro-Afrikaan John Pearce. Ze kenden elkaar allemaal en konden, indien nodig, elkaar helpen. Ze hadden geleerd samen te werken in een van de riskantste, maar ook winstgevendste bedrijfstakken in het hele gebied: slaven verzamelen om te verkopen aan de zeekapiteins die op weg gingen naar Amerika. Samuel Gamble was een van die kapiteins.

Mannen als Walker en Lawrence waren noodzakelijke tussenpersonen. Zonder hen hadden kapiteins als Gamble niets kunnen ondernemen. Het handelssysteem dat ervoor zorgde dat de binnenlandse bevolking zout en westerse goederen kreeg in ruil voor ivoor, slaven en andere begeerlijke zaken uit Afrika, was gebouwd op overeenkomsten tussen ervaren en geslepen mannen, heren die communiceerden in Afrikaanse talen of in een bepaalde *lingua franca* van lokale dialecten en Europese talen. De vreemdeling die zich langs een Afrikaanse rivier vestigde, betaalde schatting aan zijn inheemse gastheren voor het voorrecht om te handelen en te kunnen rekenen op de bescherming van Afrikaanse krijgers. Van de Europeanen werd verwacht dat ze de gebruiken van de nederzetting zouden volgen en ervoor zouden zorgen dat de gastheer toegang kreeg tot geweren en buskruit. De handel en de overeenkomsten waren wederzijds voordelig voor alle betrokkenen, behalve voor de slaven.

Als een kapitein aan land kwam, moest hij bindende overeenkomsten sluiten, niet met de Afrikaanse producent en de eigenaar van de goederen – de koning, het opperhoofd of de karavaanleider –, maar met de Europese of Euro-Afrikaanse tussenpersoon. Een algemene tactiek was dat de kapitein simpelweg op zoek ging naar een betrouwbare tussenpersoon – meestal een handelaar die hij al kende en vertrouwde, zoals de oude Walker in Walkeria – en een overeenkomst sloot voor de hele toekomstige lading. Zoveel slaven, zoveel ivoor enzovoorts. Daarna nam de tussenhandelaar het op zich om de goederen te kopen, en in de tussentijd konden de kapitein en zijn bemanning niet meer doen dan wachten. Hun Europese gastheer zag zich er meestal toe gedwongen om hen de volgende maanden te bevoorraden. Maar de zeelieden moesten lang, soms zelfs heel lang wachten, intussen belaagd door tropische ziekten en misère. Omdat de overeenkomst bindend was, mochten ze niet vals spelen door naar

andere tussenpersonen te zoeken om door hen sneller bevoorraad te worden. Het systeem was van nature kwetsbaar en gebaseerd op volledig vertrouwen tussen de partijen. Als mensen de regels zouden overtreden, zou dat kwaad bloed zetten en leiden tot vetes waar geen van de partijen bij gebaat was.

Hoe de tussenpersoon de goederen in handen kreeg, was zijn zaak. Het was normaal dat hij contact opnam met collega's en concurrenten langs de rivier. Soms eiste de tussenpersoon dat de kapitein hem een voorschot gaf op de lading die hij moest verwerven, zodat hij goederen kon kopen om te gebruiken in de noodzakelijke ruilhandel. Op dit punt moest de kapitein echter voorzichtig zijn. Vooruitbetalingen vielen buiten de hoofdregels van het contract en konden er zeer goed toe leiden dat hij werd misleid. De tussenpersonen waren ervaren zakenmensen die aan alle betrokken partijen wilden verdienen.

Er waren zeker kapiteins die de regels durfden te overtreden, die het monopolie van de tussenhandel negeerden en zelf langs de kust zeilden, hier en daar kopend en verkopend. Maar het was gevaarlijk. Verborgen riffen konden het schip doen zinken. Er was geen lokale heerser of tussenpersoon aanwezig om de bemanning te beschermen als er problemen waren, bijvoorbeeld als ze schipbreuk leden. Bovendien kon het een eeuwigheid duren om de laadruimte te vullen. De waaghalzen misten de kennis en contacten van de tussenpersonen. Hoe langer ze in Afrikaanse wateren bleven, hoe meer zeelieden en slaven het slachtoffer werden van ziekten en stierven. Bovendien vonden de meeste slavenopstanden plaats terwijl men de kust vanaf de boot nog kon zien. De vrijheid lokte.

Kapitein Samuel Gamble was geen waaghalz. Hij was hier al eerder geweest en wist hoe de vork in de steel zat. Het schip had Engeland begin april 1793 verlaten en had drie maanden nodig om Îles de Los te bereiken. Omdat er oorlog was uitgebroken tussen Groot-Brittannië en Frankrijk, had de *Sandown* eerst in een groter konvooi op weg naar het Caraïbisch gebied gevaren, waarna de schepen waren gesplitst in een groep die de Atlantische Oceaan overstak en verschillende schepen die de kust van Afrika waren afgezakt. Alle kapiteins, onder wie Gamble, waren doodsbang voor Franse oorlogsschepen en kapers, en de factorijchefs van Îles de Los waren nog banger omdat ze meer reden hadden

om te vrezen voor aanvallen, vanwege de permanente en lucratieve prooien die ze waren. Ze wisten ook dat elke verstandige kapitein een bonte reeks nationale vlaggen had in de stuurhut van zijn schip, zodat hij kon doen alsof hij Frans, Amerikaans of Brits was als dat nodig was. Wat op het eerste gezicht op een vreedzame Brit leek, kon bij nader inzien heel goed een bloeddorstige fransoos blijken te zijn.

Na het voor anker gaan bij Factory Island en het bewijzen aan de mensen van de factorij dat hij echt Brits was en geen verkapte republikeinse piraat, ging Gamble in een pinas richting Rio Nuñez. In het begin ging alles zoals gepland. Al na een paar dagen had hij een overeenkomst getekend met James Walker in Walkeria. Zo lezen we in het logboek: ‘Overeenkomst met mr. James Walker voor 280 slaven, te betalen de volgende 1 december, dit is van toepassing op mijn hele lading, die in totaal 5721 pond, 7 shilling en 7 pence bedraagt.’ Walker nam het dus op zich om een groot aantal slaven aan te schaffen die op de *Sandown* zouden worden geladen, en hij stuurde onmiddellijk een loods naar de eilanden om het schip naar de factorij op de rivier te leiden. Daar was het beter beschermd tegen Franse kapers.

Nu begon echter het lange wachten, en het Afrikaanse klimaat begon zijn dodelijke schatting op te eisen. Hoewel Walkeria boven het ongezondste deel van Rio Nuñez lag, was het niet ver van mangrovebossen en moerassen met hordes muggen. Tussen juni – toen Gamble arriveerde – en oktober was het regenseizoen, en werden veel Europeanen ziek. Bacteriën en virussen werden verspreid door muggen, drinkwater en voedsel, maar ook door zeelieden, karavanen en handelaren van andere factorijen. De gele koorts heerste tijdens het verblijf van Gamble als nooit tevoren langs de West-Afrikaanse kust. De ene na de andere zeeman stortte in, niet in staat om te werken, en werd overgeplaatst naar de zorg van dr. Walker. Het dodental steeg continu. Op 22 augustus noteerde Gamble in het logboek dat de bemanning van het schip geen tekenen van verbetering vertoonde en dat hij zelf voor de derde keer sinds zijn aankomst koortsaanvallen had. Twee grumetes werden ingehuurd om op het schip te werken, maar er waren nog steeds geen slaven gearriveerd.

Dit laatste was een groot probleem, en dat werd in de volgende maanden steeds groter. Kapitein Gamble werd er niet gelukkiger van

als de karavanen uit het binnenland niet de slaven bij zich hadden waarop hij gehoopt had, en als er wel slaven voorhanden waren, was de bemanning meestal te ziek om hen aan boord te kunnen nemen. De situatie was verontrustend. In de logboek aantekeningen voor 15 oktober lezen we over storm en regen, dat de bemanning net zo ziek was als voorheen en dat er slechts drie slaven waren geladen: een jongen, een vrouw en een 'vrouwmeisje'. De laatste opmerkelijke menselijke benaming was gebaseerd op een Britse wet van 1788, volgens welke de kapiteins hun slaven moesten inboeken op basis van hun lengte. De lengtecategorieën waren man, manjongen, jongen, vrouw, vrouwmeisje en meisje.

Maandag 25 november, toen nog een man, een vrouwmeisje en twee jongens aan boord van de *Sandown* werden gebracht, bedroeg het totale aantal slaven slechts 22. De bemanning werd gekweld en de tonnenmaker was op sterven na dood. Op woensdag 18 december 1793, een paar dagen voor Kerstmis, schrijft een bevende kapitein Gamble: 'Koorts en koude rillingen woeden in grote mate. Begin erg ongerust te worden, want ik zie geen enkele mogelijkheid om weg te komen omdat alle matrozen erg ziek zijn. De medicijnen zijn bijna op.'

Toen 1793 overging in 1794, werd de situatie wanhopig. Zouden er genoeg zeelieden herstellen om de slavenhandel door te laten gaan en de *Sandown* over de Atlantische Oceaan te varen? Zouden de karavanen genoeg onhandelbare Afrikanen meenemen naar de factorij van dr. Walker? Of zouden – wat God verhoede – de opgesloten zwarten in opstand komen en bloedig wraak nemen voor de aangedane ellende door de witte handelaren?

Om zeven uur 's ochtends op 1 januari 1794 ging Samuel Gamble aan wal en ontbeet met een handelsagent genaamd Jackson. Hij ontdekte dat er een nieuw schip was gearriveerd, de brik *Pearl* uit New York. Het verhaal dat Gamble 's morgens te horen kreeg, maakte hem waarschijnlijk nog ongeruster dan hij al was. De slaven die eerder op de *Pearl* waren geladen, waren in opstand gekomen, hadden kapitein Howard vermoord en het schip overgenomen. Anderhalve dag lang hadden de slaven het vaartuig zelf bestuurd, maar gelukkig was de *Nancy*, een schip uit Liverpool, gearriveerd en had een tegenaanval

ingezet. De Britten hadden gewonnen, maar tegen de prijs van een doodgeslagen en een verdronken zeeman.

Op dezelfde dag, om vier uur in de middag, verliet Samuel Gamble zijn eigen schip om een kort bezoek te brengen aan de kolonie van Sierra Leone. Bij zijn terugkeer op 17 januari ontdekte hij dat zijn eigen slaven in opstand waren gekomen. Zeven mannelijke slaven en één vrouwelijke waren verdronken. Een manjongen en een man waren ontsnapt. In de lading bleven 57 slaven over. In zijn haast om de voorraad aan te vullen ging kapitein Gamble naar Îles de Los om 45 slaven te kopen die hem daar waren beloofd, maar kapitein Pearson van de *Jimmy* uit Liverpool was hem voor en kocht de slaven voor zijn eigen vracht.

Gamble gaf niet op. Hij zette zijn zoektocht voort en kocht nu slaven in grote aantallen. Dit ging in tegen de wensen van de opdrachtgever – Gambles superieur had hem bevolen zorgvuldig geselecteerde slaven in kleine groepen te kopen –, maar de kapitein durfde niet langer op de Rio Nuñez te blijven. Op 8 maart was hij door zijn koop-offensief tot 234 slaven gekomen, en halverwege de maand deed hij zijn eerste serieuze poging om te vertrekken voor de tocht over de Atlantische Oceaan. Nogmaals werd hij gehinderd. Walker deed er lang over om hem een loods te bezorgen, en zonder zo iemand was vertrek ondenkbaar. Bovendien was iedereen bang voor Franse kapers, omdat de oorlog voortging zoals voorheen. De stemming werd gekenmerkt door angst.

Eind maart lichtte de *Sandown* het anker en begon aan de gevreesde Middenpassage, de slavenreis over de Atlantische Oceaan. Het doel was Jamaica, het juweel onder de kolonies in de Britse Caraïben en – sinds de slaven een jaar eerder rebelleerden in de nog rijkere Franse kolonie Saint-Domingue, het huidige Haïti – misschien wel de belangrijkste suikerproducent ter wereld. Het werd een uiterst onaangename reis voor iedereen, zowel zeelieden als slaven, een eindeloze nachtmerrie met de dood als loods en de zee als vraatzuchtige begraafplaats.

Op 31 maart merkt Gamble op dat de slaven ‘erg zeeziek zijn’, maar dat was niets vergeleken met wat zou komen. Op donderdag 3 april schrijft hij dat haaien de *Sandown* hebben omsingeld en dat

de arts van het schip de vinger van een slaaf heeft geamputeerd. De reden was dat een andere slaaf hem had gebeten en dat de rot zijn vinger had aangetast. De operatie mislukte echter en de slaaf stierf. ‘Nummer 10,’ vermeldt Gamble. Drie dagen later, in de late namiddag, vonden de matrozen een mannelijke slaaf die zich in een hoek van het ruim had verstopt, waar hij blijkbaar hoopte te ontsnappen aan ontdekking, onwetend als hij was over hoelang de reis zou duren. De kapitein gaf opdracht de slaaf te voorzien van betere en steviger boeien en kettingen dan hij eerder had gehad, en ook de kettingen van andere slaven werden gecontroleerd en aangepast om soortgelijke incidenten te voorkomen.

Tijdens de dagen die volgden, begonnen meer en meer slaven te klagen over hoe koud het was. De Afrikanen waren niet gewend aan de kou en de wind op zee. Het ene na het andere onvrije lichaam gingen onder aan de uitdagingen: kou, ziekten, de drukte en de psychische terreur die de hele reis met zich bracht. Op 16 april was Gamble gedwongen een vrouwelijke slaaf en een meisjesslaaf te begraven. De dertiende slaaf die stierf, een jongen, kreeg een zeemansgraf op 17 april; ‘nummer 14,’ een mannelijke slaaf, op 18 april. Twee dagen later om tien uur ’s ochtends vatte de kapitein de situatie samen. Al met al had hij ooit 250 slaven gehad. Tien waren gestorven bij de opstand en 14 door ziekten. Van de 226 slaven in de lading die nog in leven waren, waren er 86 mannen, 29 manjongens, 30 jongens, 40 vrouwen, 13 vrouwmeisjes en 28 meisjes. Maar de reis was nog lang niet voorbij.

De reis over de Atlantische Oceaan was een ware hel. Meer en meer sterfgevallen, zowel onder de bemanning als onder de slaven, werden in het logboek genoteerd. Het werd moeilijk het schip te bezeilen en bovendien lekten de watertanks. De bemanningsrantsoenen werden teruggebracht tot driekwart van wat gebruikelijk was. Kapitein Gamble besloot daarom een groot risico te nemen: hij veranderde van koers en legde aan bij de eerste de beste Britse kolonie die men passeerde in het Caraïbisch gebied, Barbados. Hij wist dat veel van de nog levende bemanningsleden dit waarschijnlijk zouden gebruiken om te drossen, maar Gamble had geen keus. De slaven waren ziek, zelfs dood, en de voorraden waren vrijwel op. De bemanning stond op de rand van mouterij.

Dit boek geeft een indrukwekkend overzicht van de slavernij, van de vroegst bekende beschavingen tot de gedwongen arbeid van nu. Aandacht voor de trans-Atlantische slavernij ontbreekt niet, maar ook minder bekende incidenten van slavernij komen aan bod. Dick Harrison wisselt de grote lijnen af met fragmenten uit brieven, biografieën en citaten, waardoor hij steeds het menselijke aspect benadrukt.

Harrison schrijft in dit boek over belangrijke, maar weinig bekende slavengemeenschappen in Nederlandse koloniën zoals Java en Colombo, over de rol van Congolese koningen als partners van Europese slavenhandelaren, over marronsamenlevingen in Zuid-Amerika die werden gecreëerd door weggelopen slaven, over Vikingslavenmarkten in Noord-Europa, over de haremcultuur in het Ottomaanse Rijk, over de bizarre renaissance-slavernij die floreerde onder de aristocratie in Portugal, en over slavenopstanden overal ter wereld.

Een magistraal overzicht van de zwartste bladzijde in de geschiedenis van de mensheid, waar wereldwijd nog steeds zo'n 40 miljoen mensen onder lijden.

**'Zo ongelooflijk veelzijdig dat alleen een bijzonder stoutmoedig historicus het in zijn hoofd haalt het hele conflict in één boek te beschrijven.'**

– *NRC Handelsblad* over Harrison's bestseller

*De Dertigjarige Oorlog*



Uitgeverij Omniboek

WWW.OMNIBOEK.NL

NUR 680

ISBN 978 94 0191 623 3



9 789401 916233