



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Het slavenschip Leusden: over de slaventochten en de ondergang van de Leusden, de leefomstandigheden aan boord van slavenschepen en het einde van het slavenhandelsmonopolie van de WIC, 1720-1738

Balai, L.W.

Publication date
2011

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Balai, L. W. (2011). *Het slavenschip Leusden: over de slaventochten en de ondergang van de Leusden, de leefomstandigheden aan boord van slavenschepen en het einde van het slavenhandelsmonopolie van de WIC, 1720-1738*. Walburg Pers.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

DEEL 3

De WIC en het vervoer van Afrikaanse gevangenen

3.1 De slavenschepen van de 2e WIC

Zoals in Deel 2 werd opgemerkt, is de algemene opvatting dat er in de Europese landen die zich met slavenhandel bezig hielden geen speciale slavenschepen werden gebouwd. Deze opvatting is vooral gebaseerd op het gegeven dat een slaventocht een driehoeksreis was. Daarbij was het alleen voor het tweede deel van de reis van belang dat het schip voldoende mogelijkheden had voor het vervoer van Afrikaanse gevangenen. Gewone koopvaardijschepen zouden met betrekkelijk kleine ingrepen geschikt gemaakt worden voor het vervoer van slaven. Dit werd gedaan door een zogeheten ‘diep verdeck’ of koebrug aan te brengen onder de overloop van het schip.²⁷⁰ De opvatting dat *normale koopvaardijschepen* voor de slavenhandel konden worden ingezet, behoeft enige nadere beschouwing. Deze benadering kan namelijk ook worden omgekeerd. Er kan ook worden betoogd, dat er schepen werden ontworpen met het doel ze in te zetten voor de slavenhandel, maar dat deze schepen ook als koopvaardijship konden worden gebruikt.

Een diep verdek noodzakelijk

De Heren Tien hebben enkele besluiten genomen over schepen die gebruikt werden voor het vervoer van de Afrikaanse gevangenen. Zo werd in 1681 besloten een charter op te stellen voor schepen die bestemd waren voor de slavenhandel.²⁷¹ De tekst van dit charter is echter niet bekend. Voor slavenschepen was het noodzakelijk dat er een tussendek werd aangebracht, dat hoog genoeg was om de gevangenen in te huisvesten. In 1687 was er een klacht van de kamer Zeeland dat er in die provincie geen mogelijkheden waren schepen te huren die voldeden aan de vereisten voor een slavenschip. Daarop besloten de Heren Tien om de verschillende kamers toestemming te geven om schepen te huren of te laten bouwen: ‘met sodanig diep verdecks als tot den slaefsen handel volgens de resolutie der Xen gerequireert werden (...)’.²⁷² Ook de tekst van deze resolutie is niet bekend. Uit de reactie van de Heren Tien blijkt wel dat voor slavenschepen een diep verdek (“diep verdecks”) noodzakelijk was. Met het ‘diep verdecks’ werd een tussendek bedoeld. Als dit tussendek hoog genoeg was, zodat er bijna rechtop in gelopen kon worden, was het geschikt als ruimte voor het vervoer van de gevangenen.²⁷³ De afmetingen van schepen werden meestal uitgedrukt in Amsterdamse voeten. Een Amsterdamse voet was ongeveer 28,3 cm verdeeld over 11 duimen van ongeveer 2,57 cm.²⁷⁴ De lengte was de afstand van de voorkant van de voorsteven tot de achterkant van de achtersteven op het hoogste niveau.²⁷⁵ De breedte was de afmeting van het breedste gedeelte van het schip. Deze maat werd

genomen vanaf de buitenkant van de spanten, binnen de huid.²⁷⁶ Als holte werd de hoogte van de romp aangemerkt.²⁷⁷ Uit enkele besluiten uit 1681 kan worden afgeleid welke eisen werden gesteld aan de hoogte van het tussendek voor slavenscheperen. In juli 1681 werd besloten het schip de *Surinaamse Coopman* te huren voor een slaventocht. De afmetingen van dit schip waren: 'langh 121 V, wijt 26 ½ V, hol 12 V met een verdeck 6 ½ V'²⁷⁸ (lang 34,25 m, breed 7,50 m, hoog 3,40 m, het tussendek 1,84 m). Het tussendek van 1,84 meter was dus hoog genoeg voor de inrichting als slavenverblijf. Met de *Surinaamse Coopman* werden in West-Afrika 550 gevangenen ingescheept, waarvan er 483 levend in Curaçao werden afgeleverd.²⁷⁹ Twee besluiten van de bewindhebbers van de kamer Amsterdam op 22 augustus 1681 bieden inzicht in de minimale eisen die werden gesteld aan de afmetingen van het tussendek bij schepen bestemd voor een slaventocht. Op 22 augustus werd besloten twee schepen te bestellen. Het grootste ervan was bestemd voor het vervoer van 500 gevangenen. Het ging hierbij om: 'een pinas schip van 106 a 110 voeten langh met back en schans, wijt 26 voeten, hol 11 a 11 ½ voeten, 't verdeck niet minder als 6 voeten.' (lang 30 a 31 m, breed 7,36 m, hoog 3,11 a 3,26 m, het tussendek niet minder dan 1,70 meter). Het tweede was voor vervoer van 250 tot 300 gevangenen. Het was 'een fluijschip langh 100 a 105 voeten, wijt 24 a 24 ½ V, hol 11 a 11 ½ V, verdeck niet minder als 5 voeten' (lang 28,3 a 29,7 m, breed 6,80 a 6,94 m, hoog 3,10 a 3,25 m, het tussendek niet minder dan 1,42 meter).²⁸⁰ Het fluitschip was korter en smaller dan de pinas terwijl de hoogte van het tussendek zelfs 28 centimeter geringer was. Maar in beide gevallen was er, doordat de holte groot genoeg was, voldoende ruimte om een tussendek aan te brengen. Uit deze voorbeelden blijkt, dat er in elk geval twee afmetingen van belang waren voor de vraag of een schip als slavenschip kon worden ingezet namelijk: de holte en daarvan afgeleid de (mogelijke) hoogte van het verdeck. Een diep verdeck was echter niet het enige vereiste waar een slavenschip aan moest voldoen. Het schip moest ook zodanig ontworpen zijn dat er op het bovendek een fornuis kon worden vast gemetseld om voedsel voor de gevangenen te bereiden. Bovendien moest er ook de mogelijkheid zijn, om aan de zijkanten van het schip privaten voor de gevangenen te bouwen. Na verbouwing van het schip tot slavenschip, moest er natuurlijk ook ruimte voor de verblijven van de bemanning beschikbaar zijn. Voor een verdere illustratie van het feit, dat er schepen werden gebouwd volgens een ontwerp dat was toegesneden op de eisen waaraan een slavenschip moest voldoen, wordt hieronder ingegaan op bouwopdrachten die vanaf 1719 door de WIC werden gegund. Zoals zal blijken, werd vanaf dat jaar, bij de bouwopdracht vermeld om wat voor soort schip het ging: slavenschip, kruiser of retourschip.²⁸¹

Bouwopdrachten vanaf 1719

Verschillende bouwopdrachten van de Heren Tien ondersteunen de opvatting dat al bij de bouw van het schip in kwestie rekening werd gehouden met het voorgenomen gebruik ervan. Er werd expliciet aangegeven of het te bouwen schip een slavenschip, een retourschip of een kruiser moest zijn. Dit wijst erop dat er niet alleen sprake was van schepen met verschillende afmetingen, maar ook dat meer aspecten van de

constructie van die schepen afhankelijk waren van het voorgenomen gebruik. De volgende bouwopdrachten werden vanaf 1719 gegund (na de bouwopdracht voor de *Leusden* van 14 maart 1719):

18 juli 1719: ‘een nuw slaafschip, alsmede een nuw kruijsschip’

30 augustus 1720: ‘nog neegen fregatten tot slaefschepen na de charter van het schip *Leusden*’

3 oktober 1720: ‘een cruijsschip van hondert ses en twintig voeten, van een slaefhaelder van hondert en twintig voeten, en van een negotie schip van hondert voeten langh’

15 oktober 1720: ‘aen te besteeden, een cruijsschip van hondert ses en twintigh voet; twee slaefschepen ider van hondert en twintigh voeten; en vier negotie schepen van hondert voeten langh’

23 juli 1723: ‘omme een offte twee slaefschepen ten minste prijse doenlijk ten dienste van de comp: aen te besteeden’

19 oktober 1735: Aan de kamer Zeeland werd opgedragen de 7^e toerbeurt ‘te voldoen met het nuw aengebouwt werdende schip.’²⁸²

Wat opvalt in deze besluiten, is dat er tussen kruisers en slavenschepen slechts een gering verschil in lengte was. Deze schepen waren respectievelijk ongeveer 36 meter en 34 meter lang. De retourschepen (negotieschepen) waren aanmerkelijk kleiner namelijk 28 meter. In tabel 3.1 is een overzicht opgenomen van de schepen die vanaf 1720 zijn gebouwd of voor het eerst zijn uitgereed. Het gaat daarbij om 26 schepen, terwijl volgens de bovenaangehaalde besluitvorming vanaf 18 juli 1719 tot 1735 totaal 24 schepen zouden moeten worden gebouwd. Verder valt uit tabel 3.1 op te maken, dat de eigenschappen van de schepen die gebouwd en uitgereed werden vanaf 1720, niet steeds in overeenstemming waren met de maten waarvan bij de genoemde besluiten werd uitgegaan. De schepen werden ook niet altijd gebruikt voor het doel waarvoor zij gebouwd waren. Er waren zelfs schepen bij die zowel als retourschip, slavenschip en kruiser zijn ingezet. Wat verder opvalt in Tabel 3.1 is, dat de omvang van de bemanning op de *Nieuwe Faam* en de *Beschutter* aanmerkelijk verschilt met die van de andere schepen. De *Nieuwe Faam* werd gebouwd als opvolger van de *Faam*, een kruiser die in 1718 door Zeeuwse illegale schepen (lorrendraaiers) in de grond werd geboord.²⁸³ Ook met de *Nieuwe Faam* had de WIC overigens weinig geluk, het schip verging al in 1724 voor de kust van West-Afrika. Ondanks het grote aantal kanonnen waarmee de *Groot Bentveld* was bewapend is toch onduidelijk of de Heren Tien oorspronkelijk hadden bedoeld dit schip in te zetten als kruiser. De *Groot Bentveld* heeft alleen als slavenschip dienst gedaan. De derde reis, waarbij het waarschijnlijk als kruiser zou worden ingezet, is echter niet gerealiseerd omdat het schip al tijdens de uitreis met man en muis verging.²⁸⁴ De *Beschutter* heeft eerst acht jaren als kruiser dienst gedaan, en werd vervolgens in 1735 en 1738 uitgereed voor een slaventocht. Het is niet bekend waarom de kamer Amsterdam daartoe besloten heeft. Wat ook uit Tabel 3.1 blijkt is, dat er twee schepen waren met een betrekkelijk geringe lengte (de *Jonge Alexander* van 70 voet en de *Piershil* van 80 voet) die uitsluitend als retourschepen

werden ingezet. Of er bij het uitreden van schepen die werden ingezet voor slaven- tochten een minimale scheepslenge werd gehanteerd door de WIC, is moeilijk vast te stellen. Twee schepen, de *Duinvliet* en de *Jonge Daniel* hadden een lengte van slechts 96 voeten (27 meter) en werden toch ingezet als slavenschepen. De *Duinvliet* werd 8 keer voor slaventochten ingezet, waarbij het grootste aantal gevangenen 375 bedroeg. De *Jonge Daniel* heeft zelfs een aantal van 500 gevangenen vervoerd. Een verklaring voor dit verschil in het aantal vervoerde gevangenen is niet beschikbaar. Behalve de Nieuwe *Faam*, is het niet bekend welke schepen uit Tabel 3.1 als slavenschip en welke als kruiser werden gebouwd.

Tabel 3.1 Schepen gebouwd of uitgereed vanaf 1720, excl. de *Leusden*

Jaar	Naam schip	Afm	Bm.	Kn	Bas	Inzet	MaxG	Periode	
1720	Duijnvlied	96	40	6	6	RT (2) SL (8)	375	1721-1740	
1720	Nieuwe Faam	116	150	30		KR (3)	0	1720-1724	V
1720	Nieuwenhoven		48	18		RT (2) SL (1)	250	1720-1725	
1721	Amsterdam 2	100	46	24		RT (1) SL (4)	466	1723-1733	
1721	Bekesteijn	118	63	24		SL (7)	866	1721-1736	
1721	Rusthof	120	80	24	2	SL (5)	719	1721-1734	
1721	Vrijheid 2	112	66	20		RT (1) SL (6)	670	1721-1737	
1721	Waartwijk	110	54	20		RT (2) SL (2)	493	1723-1733	
1721	Sem Galleij	100	42	20		RT (3) SL (1)	400	1721-1726	V
1721	Amsterdam 1	110	43	24		RT (1)	0	1721-1723	
1722	Jonge Alexander	70			4	RT (5)	0	1722-1729	
1722	Phenix 2	123	90	26	2	SL (3)	783	1722-1730	
1722	Sonnesteyn 2	112	41	16		RT (4) SL (2)	627	1721-1731	
1722	Duijnbeek		65	24		SL (1)	525	1722	V
1723	Delft	103	45	20		RT (4) SL (3)	618	1721-1741	
1723	Steenhuijsen	120	80	30		SL (6)	800	1723-1737	
1723	Jonge Adriaan		6			RT (1)	0	1723-1728	
1723	Piershil	80	20	4		RT (4)	0	1723-1735	
1724	Goude Put 2	110	73	22	2	SL (6)	629	1724-1737	
1724	sGraveland	120	70			SL (2)	517	1724-1727	G
1724	Jonge Daniel	96	30	8	4	SL (4)	500	1725-1739	
1725	Groot Bentveld	120	80	32		SL (2) KR (1)	767	1725-1729	V
1726	Stad en Lande	126				SL (5)	800	1726-1737	
1726	Brandenburg	106	70	26		RT (1) SL (2)	564	1726-1733	
1727	Beschutter	125	134			SL (2) KR (3)	809	1727-1739	
1736	Jonge Willem					SL (1)	594	1736-1738	

Bronnen: Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, Bijlage 2; NA, Collectie Radermacher 1.10.69 invnrs 575en 576;

Afm = lengte van het schip; Bm = omvang bemanning; Kn = aantal kanonnen; Bas = aantal bassen; Inzet = de functie waarin het schip gevaren heeft; RT = retourtocht; SL = slaventocht; KR = kruiser; V = verongelukt; G = gekeapt; MaxG = grootste aantal gevangenen uit Afrika vervoerd.

*De bouwopdracht van 3 oktober 1720 en de verdere afwikkeling*²⁸⁵

Zoals boven werd vermeld besloten de Heren Tien op 3 oktober 1720 opdracht te geven voor de bouw van een kruiser, een slavenschip en een retourschip. De afwikkeling van deze opdracht, namelijk de uitvoering van de bouw en de controle daarop, bevestigt de opvatting dat bij de bouw van schepen rekening gehouden werd met de beoogde functie van het schip. De geschiedenis van de drie schepen vertelt hoe de aanbesteding, de controle op de bouw en de samenwerking tussen de verschillende rederijen verliep. Hieronder volgen een aantal in dit verband belangrijke passages uit notulen van de WIC:

vergadering 3 oktober 1720

Is na deliberatie besloten (...) te versoecken ende te committeeren de heeren Du Fay, Hack, van Hoorn, Pelt en Emmen, ten eijnde ende omme te formeeren de chartres off bestecken van een kruijs schip, van een slaefhaelder en van een negotie schip, en alle deselve alhier ter vergadering in te brengen.

vergadering 4 oktober 1720

De heeren Du Fay en verdere commissarissen gesproken hebbende met den capitain Pieter Hinks, den equipagiemeester Willem van Arenden, ende den scheepstimmerman Gerbrand Slegt ende met den anderen geexamineert en nagesien hebbende de chartres off bestecken van drierlij schepen als namentlijk van een cruijsschip van hondert ses en twintig voeten, van een slaefhaelder van hondert en twintig voeten, en van een negotie schip van hondert voeten langh, hebben ter vergadering gerapporteert, dat de voorn: personen alle van gedagten waren, dat alle de voorn: bestecken, goet ende wel waren, ende dat de voorn: schepen volgens deselve getimmerd zoude kunnen werden, waer na de voorn: bestecken zijn geleesen geworden.

Waarop (.....) is goetgevonden ende verstaen, alle de voorn: bestecken te approberen ende deselve te laten drucken om gedistribueert te werden; zullende op aanstaande dinsdagh in agt daghen den 15 deser de aanbestedinge van eenige der voorn: schepen bij dese vergaderingh werden gedaen;

vergadering 14 november 1720

Zijn binnen gestaen twee scheeps timmerbaasen; voordragende dat de kielen van de drie schepen dewelke zij aengenoomen hebben voor de comp: te bouwen, op de werven in gereedhijt staen; en dierhalven versoecken dat haer Ed: Agtb: daer van inspectie gelieve te neemen ten eijnde zij lieden met het verdere bouwen dier schepen zullen kunnen voortgaan;

Waarop (...) is goetgevonden (...) mits dese te versoecken ende te committeeren de Heeren Balde, Sandra en Pelt, omme oculaire inspectie te neemen, offte de voorn: schepen tot zoo verre volgens het gemaekte besteck zijn getimmerd, ende van haer EE bevindinge rapport te doen.'

vergadering 15 november 1720

De heer Sandra , beneevens de heeren Balde en Pelt, ingevolge derselver resolutie commissoriaal van gisteren gesuspecteert hebbende den opstal van de twee scheepen , dewelke door de timmerbaas van Dalen zijn aangenomen te bouwen; hebben ter vergadering gerapporteert, dat haar EE hadden bevonden, dat het voorste stuk van de kiel van het slaeffschip van hondert en twintig voet, los in het hart was, ende dat de steeven van het negotie schip van hondert voet meede niet goet was; ende mitsdien verandert zoude behooren te werden. Waarop de equipagiemeester Willem van Arenden binnen geroepen zijnde zoo heeft deselve gesegt, het ook alzo te hebben bevonden. Waarna de voorn: baas van Dalen, binnen gestaan zijnde ende zulx aen hem weesende voorgedraagen, zoo heeft hij gesegt, dat die stucken hout, na sijn oordeel heel goet waren; ende dierhalven versogt dat deselve door ervaren scheeps timmerbasen mogte werden gevisiteert, ende daer beneevens egter aengebooden andere stucken hout te laten sagen ende daer van de keuse aen haar Ed: Agtb: te laten;

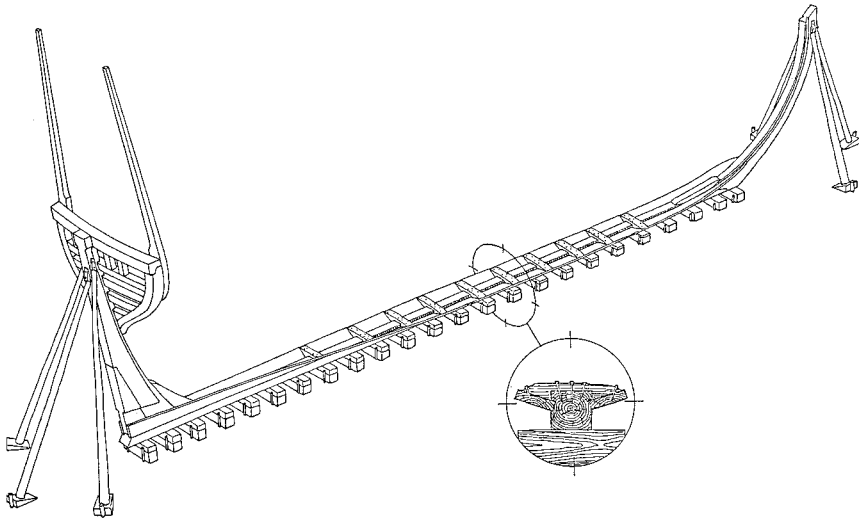
(besloten wordt):

... den equipagiemeester van Arenden, te gelasten omme met de timmerbaas van de Admiraliteit van Rheenen ende de scheepstimmerbaas van de Oostind:Comp: Pool te versoecken van wegens hem inspectie van de voorn: scheepen te neemen ende van haare bevindinge rapporte te willen geeven.

vergadering 18 november 1720

Is binnen gestaan den equipagiemeester Willem van Arenden en heeft aen de heeren deeser tafel gerapporteert, dat de timmermans baas van de Admiraliteit ende van de oostind: Comp: van Rheenen en Pool hebben geinspecteert de kielen van de scheepen dewelke voor deselve comp: werden gebout, ende dat deselve de kiel van een negotie schip van hondert voeten op de werff van den baas van Dalen alleen hadden affgekeurt, en waer voor een andere zal werden gemaakt'

Uit deze notulen kunnen een aantal feiten worden afgeleid. In de eerste plaats een onderbouwing van de opvatting die in deze studie wordt gehuldigd: dat er specifieke bestekken werden gemaakt voor kruisers, slavenschepen en retoursschepen. Dat betekent natuurlijk dat in deze schepen verschillende constructies werden toegepast. Een slavenschip, waar een extra vloer (tussendek) in gebouwd moest (kunnen) worden, was ongetwijfeld van een andere constructie dan een schip, dat alleen bedoeld was voor de retourvaart tussen Europa en Afrika. Wat uit de notulen ook blijkt is de korte tijd die nodig was om de kiel van een schip te leggen. Volgens de notulen van 4 oktober 1720 zou de aanbesteding op 15 oktober plaatsvinden. De inspectie van de kielen was op 14 november. Uit deze notulen blijkt hoe de samenwerking tussen verschillende scheepsbouwers (WIC, VOC en Admiraliteit) verliep. Na de inspectie werden de kielen van het slavenschip en het retoursschip door de WIC afgekeurd. Daarna werd besloten de scheepstimmerbazen van de Admiraliteit en de VOC te verzoeken om een 'second opinion' te geven. Die keurden vervolgens alleen de kiel van het retoursschip af.



Kiel. Nadat de kiel van het schip gelegd was, werd dit door de opdrachtgevers gekeurd. Aan de hand van de constructie van de kiel kon men afleiden of het schip voldeed aan het opgegeven bestek. (Tekening: Anton van den Heuvel)

Niet alle koopvaardijschepen geschikt voor de slavenhandel

Aangenomen mag worden dat niet alle koopvaardijschepen waren voorzien van een diep verdek. Als een koopvaardijship zo'n verdek niet had, was het (nog) niet geschikt voor de slavenvaart. Uit de genoemde voorbeelden blijkt dat slavenschepen een holte hadden die hoog genoeg om was om een verdek aan te brengen. Uit de aangehaalde opdrachten van de Heren Tien uit 1681 blijkt dat vooraf werd vastgesteld wat de hoogte van het verdek moest zijn. Het schip moest zodanig geconstrueerd zijn dat er, zonder al te grote moeite, in Afrika een tussendeck kon worden aangebracht. Uit de besluiten vanaf 1719 blijkt dat er bouwopdrachten werden gegeven, rekening houdend met het voorgenomen gebruik van het schip. De opvatting dat alle normale koopvaardijschepen met geringe ingrepen tot slavenschepen konden worden vertimmerd, is niet steekhoudend. Niet alle koopvaardijschepen waren immers hiervoor geschikt doordat ze niet allemaal voorzien konden worden van een verdek, dat hoog genoeg was voor het gebruik als slavenruim. Omgekeerd was een slavenschip, waar dus een 'diep verdek' in was, wel bruikbaar als koopvaardijship.

Aantallen gevangenen en de omvang van de slavenschepen: een zwalkend beleid

Uit verschillende besluiten van de Heren Tien blijkt, dat er geen eenduidig beleid was over de aantallen gevangenen die per schip mochten worden vervoerd. In 1681 besloten de Heren Tien dat slavenschepen maximaal 500 gevangenen mochten vervoeren.²⁸⁶ Vijf jaar later werd echter tot twee keer toe het maximum aantal te vervoeren gevangenen gewijzigd. Dit gebeurde waarschijnlijk onder druk van de leveringsverplichtingen die de WIC was aangegaan in verband met het asiento. Op 3 oktober 1686 werd besloten op de grote schepen een aantal van 600 gevangenen toe te staan.²⁸⁷ De druk op de Heren Tien om aan hun verplichtingen te voldoen in het kader van het asiento was echter zo groot dat er binnen 4 dagen een besluit werd genomen waarbij dit maximum nog eens werd verhoogd. Nu mochten maximaal 700 gevangenen worden vervoerd.²⁸⁸ In 1705 was het uitgangspunt van de Heren Tien dat de capaciteit van een schip bepalend was voor het aantal te vervoeren gevangenen. In dat jaar besloten de Heren Tien dat een door de kamer Zeeland uit te reden schip 600 tot 700 gevangenen moest vervoeren.²⁸⁹ De afmetingen van de betrokken schepen werden niet vermeld. Een paar jaar later, in 1710, was het enige criterium niet langer de capaciteit van het slavenschip. De Heren Tien drongen er bij de Directeur Generaal op aan zoveel mogelijk mensen te kopen in ruil voor de meegebrachte handelsgoederen. De Heren Tien hadden namelijk geconstateerd dat van de slavenschepen die in Fida handelden een deel van de handelsgoederen niet werd verkocht omdat men al vrij snel na het inschepen van ongeveer vijfhonderd gevangenen naar Amerika vertrok. De overgebleven goederen waren niet meer te gebruiken voor de aankoop van Afrikaanse gevangenen. De prijzen die gevraagd werden door de Afrikaanse handelaren waren meestal gebaseerd op een combinatie van Europese goederen. Door de wisselende goederencombinaties die door de Afrikaanse kopers werden verlangd, waren goederen die voor de ene transactie bruikbaar waren voor de volgende niet meer gewenst. De Heren Tien droegen daarom de directeur-generaal op ervoor te zorgen zoveel mogelijk gevangenen te kopen met de meegenomen handelsgoederen. Het criterium van vijfhonderd werd ook hier dus verlaten.²⁹⁰ In de jaren daarna vertrokken regelmatig schepen uit Afrika met zelfs meer dan 700 gevangenen aan boord. Opmerkelijk was dan ook een brief die de Heren Tien op 23 november 1733 aan Directeur Generaal Anthony Overbeek in Elmina schreven in verband met de grote sterfte van de gevangenen op de *Beekesteyn*. Dit schip vertrok in juni 1733 uit Afrika met 866 gevangenen aan boord. Daarvan overleden er 258 (29.8%) tijdens de reis naar Amerika.²⁹¹ Waar nu precies de grens lag voor de Heren Tien is niet duidelijk omdat ook na de tocht van de *Beekesteyn* er schepen met uitzonderlijk grote aantallen gevangenen zijn vertrokken uit Afrika. Van de in 1735 in het schip *Stad & Lande* ingescheepte 760 mensen stierven er tijdens de overtocht 349 wat neerkomt op 45,9%.²⁹² In de meerderheid van de slavenreizen (55,9%) ging het om verscheeping van meer dan 500 gevangenen uit Afrika per reis. Van de 370 door Postma gedocumenteerde slavenreizen ging het om 207 reizen waarbij meer dan 500 gevangenen werden ingescheept en 34 reizen waarbij meer dan 700 gevangenen werden ingescheept.²⁹³

In vergelijking met de grote slavenhandelsnaties Portugal, Engeland en Frankrijk²⁹⁴ blijkt dat het gemiddelde aantal gevangenen dat per reis door de Nederlanders werd vervoerd relatief hoog was. In de periode 1674-1740 werden gemiddeld 497 gevangenen per reis vervoerd.²⁹⁵ Klein heeft berekend dat bij de Engelse slavenexport naar Jamaica in de periode 1782-1808 gemiddeld 325 gevangenen per reis werden vervoerd.²⁹⁶ Voor de Portugese slaventransporten van Luanda naar Brazilië in de periode 1723-1771 komt Klein uit op een gemiddelde van 396 gevangenen per reis.²⁹⁷ Geggus komt voor de Franse slavenhandel in de periode 1725-1776 tot een gemiddelde van 325 gevangenen per reis.²⁹⁸

Tabel 3.2 Gemiddelde aantallen gevangenen per reis

	Periode	Aantallen gevangenen	Reizen	Gemiddeld per reis
Nederland	1674-1740	190.477	383	497
Portugal	1723-1771	186.646	471	396
Engeland	1782-1808	220.985	681	325
Frankrijk	1726-1775	470.050	1446	325

Bronnen: Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 151; Klein, *The English slave trade*, 26; Klein, *The Portugese slave trade*, 898; Geggus, *The French slave trade*, 123, 135

Voor een goed inzicht in de oorzaken van de verschillen tussen de gemiddelden die in Tabel 3.2 zijn vermeld zou de capaciteit van de schepen vergeleken moeten worden met de aantallen vervoerde gevangenen. Dit is echter niet goed mogelijk omdat er per land verschillende meeteenheden werden gebruikt om de grootte van een schip in uit te drukken. Sommige landen gebruikten de scheepstonnage als maatstaf voor de grootte van een schip. Maar ook tonnage was een maat die niet in alle landen op dezelfde manier werd toegepast.²⁹⁹

Voor de 383 slavenreizen van de WIC in de periode 1674-1740 werden 193 verschillende schepen uitgereed. Daarbij maakten 107 schepen maar één slavenreis (55.4%).

Tabel 3.3 Inzet van schepen voor slaventochten WIC 1674-1740

Aantal reizen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Totaal
Aantal schepen	107	46	16	7	6	4	4	2	0	1	193
Totaal reizen	107	92	48	28	30	24	28	16	0	10	383
Percentage	55.4	23.8	8.3	3.6	3.1	2.0	2.0	1.0	0	0.5	100

Bron: Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, Bijlage 2, 405-411

Uit Tabel 3.4 blijkt dat slechts een gering aantal schepen uit de WIC-vloot meer dan 10 jaar oud was tijdens zijn laatste slavenreis.

Van de in tabel 3.4 genoemde schepen vergingen de *Acredam*, de *Adrichem* en de *Leusden*. De *Pijnenburgh* en de *Poelwijk* werden gekaapt. Verder blijkt dat het merendeel van deze schepen, (10 van 16) tussen 1719 en 1727 gebouwd zijn. De meeste van deze schepen zijn bovendien uitsluitend als slavenschip uitgereed.

Tabel 3.4 Slavenschepen 10 jaar of ouder tijdens laatste slaventocht

Naam schip	A	B	C	D	SL	RT	KR
Leusden	18	10	1719-1737	1737-1738	10	0	0
Duijnvlied	15	8	1721-1740	1736-1737	8	2	0
Acredam	14	8	1712-1727	1726-1727	8	1	0
Bekesteijn	14	7	1721-1736	1735-1736	7	0	0
Vrijheijd 2	14	6	1721-1737	1735-1737	6	1	0
Poelwijk 1	13	5	1677-1690	1690-	5	2	0
Steenhuijsen	13	6	1723-1737	1736-1737	6	0	0
Adrichem	12	7	1708-1720	1720-	7	0	0
Pijnenburgh	11	6	1693-1705	1704-1705	6	1	0
Quinera	11	5	1697-1710	1708-1710	5	0	0
Emmenes	11	7	1714-1726	1725-1726	7	0	0
Rusthof	11	5	1721-1734	1732-1734	5	0	0
Goude Put 2	11	6	1724-1737	1735-1737	6	0	0
Beschutter	11	2	1727-1739	1738-1739	2	0	3
St. Laurens	10	2	1725-1736	1735-1736	2	3	0
Stad en Lande 4	10	5	1726-1737	1736-1737	5	0	0

Bron: Den Heijer, Goud, ivoor en slaven, Bijlage 2, 405-411; A = leeftijd schip bij vertrek uit Nederland;

B = aantal slavenreizen; C = periode in bedrijf voor WIC; D = laatste slaventocht; SL = slavenschip; RT = retourschip;

KR = kruiser

3.2 Werving en selectie van bemanning voor de slavenschepen van de WIC

De bemanning van een schip kan worden onderverdeeld in de categorieën ‘officieren’, ‘onderofficieren’ en ‘lager scheepsvolk’ (matrozen). De kapitein en andere officieren werden door de bewindhebbers van de verschillende kamers geworven en aangesteld. Hoe dit precies gebeurde is niet duidelijk maar wel is zeker dat bij de werving (ook) gebruik werd gemaakt van aanplakbiljetten. Voor het werven van de officieren voor de *Leusden* werd besloten dat: ‘de resp: lieden bij een gewoonlijk biljet geadverteert sullen worden’.³⁰⁰

De kapitein of schipper was de hoogste in rang aan boord; hij had de leiding over het schip. De opperstuurman, en de tweede en derde stuurman waren verantwoordelijk voor de navigatie. De chirurgijn en de tweede en derdemeester (hulpchirurgijns) waren belast met de medische verzorging op het schip.³⁰¹ De chirurgijn was de scheepsarts. De kapitein, stuurlieden en medische verzorgers werden aangenomen en benoemd door de voltallige vergadering van de kamer die de toerbeurt had.

De Heren Tien gaven officieren de mogelijkheid om op beperkte schaal voor eigen rekening handel te drijven in Afrika. Tijdens de vergadering van de Heren Tien van 6 november 1717 werd een besluit genomen over de goederen die voor eigen rekening mochten worden meegenomen. Daarbij werd bepaald dat bij verkoop van deze goederen de betaling alleen in goud mocht plaatsvinden. Betaling in andere vorm

(bijvoorbeeld in andere goederen) was ten strengste verboden. Overtreding van deze bepaling zou leiden tot inbeslagname van de verboden goederen en het inhouden van nog te ontvangen lonen en andere gelden.³⁰² Bovendien konden officieren op betere voorzieningen aanspraak maken dan het lagere scheepsvolk. Zo was er een duidelijk onderscheid in de ‘ruimte’ (de scheepskisten) die aan de verschillende bemanningsleden werd vergund om persoonlijke goederen mee te nemen aan boord. In een instructie van 15 april 1682 werd vastgelegd hoe groot de scheepskisten van de verschillende categorieën bemanningsleden mochten zijn. Deze instructie werd bij besluit van de Heren Tien van 24 maart 1701 vernieuwd. De volgende afmetingen werden vastgesteld:

‘Predikant, Assistent, Vaandrig, Sergeant, Schipper, Stuurlieden, Barbier: ijder een kist van vijf voet lang, twee voet hoog en breed [142x57x57 cm]

Corporaal, Bootsman, Constapel, Bottelier, Cuijper, Timmerman, Onderbarbier, Zeijlenmaker: ijder een kist vier en een half voet lang, twee voet hoog en breed [127x57x57 cm]

Bootsmansmaat, Constapelsmaat, Cuijper, Kok, Koksmaat, Derde barbier: ijder een kist van vier en een half voet lang, ende een en een half voet hoog en breed [127x42x42 cm]

Adelborst, Matroos: ijder een kist van vier voet langh ende anderhalf voet hoog en breed [113x42x42 cm]

Soldaat, Hooploper, Jonge: ijder een kist van drie en een half voet langh en een voet en vier duim hoog en breed.’ [99x39x39 cm]³⁰³

Het besluit gold waarschijnlijk voor alle schepen onafhankelijk van het doel van de reis.

Op 4 november 1720 stelden de Heren Tien (opnieuw) een lijst samen ‘van ’t geen aan Opperstuurlieden en Opper Chirurgjns , van een Kruijsschip of Slaaf-Haalter, varende ten dienste van de Geoctroyeerde West-Indische Compagnie, gepermitteerd wert, op zyne Voyagie mede te mogen nemen’.³⁰⁴ Daarbij golden dezelfde restricties als in het besluit van 1717. In het besluit van 1720 worden echter alleen de Opperstuurlieden en Opperchirurgijns genoemd. De redenen hiervoor zijn niet bekend. Opvallend aan het besluit is verder dat de afmeting van de scheepskist (“kist met plunge”) werd vastgesteld in Rijnlandse voeten. Binnen de WIC werd meestal de Amsterdamse voet (0,283 meter) als lengtemaat gebruikt. De Rijnlandse voet was ongeveer 3 cm langer, en bedroeg 0,314 meter. In het besluit van 1717 werd uitgegaan van een maximale legte van scheepskisten van 5 Amsterdamse voet en in het besluit van 1720 werd de lengte gesteld op 4½ Rijnlandse voet. In beide gevallen ging het om een lengte van de scheepskist van ongeveer 1,40 meter. Maar waarom een besluit werd genomen dat alleen betrekking had op de kisten van opperstuurlieden en de opperchirurgijns is onduidelijk.

Het salaris van een kapitein van een slavenschip lag tussen de vijftig en zestig gulden per maand: zie Tabel 3.5. De ‘neveninkomsten’ van de kapiteins waren echter

aantrekkelijk en konden de inkomsten behoorlijk opvijzelen. Behalve de mogelijkheid om op beperkte schaal handel te drijven in Afrika was er voor de kapiteins een toeslagenregeling voor vervoerde gevangenen. Omdat er onduidelijkheid was ontstaan over de toepassing van de toeslagenregeling werd dit door de Heren Tien in 1707 verduidelijkt en aangescherpt. Uit het besluit blijkt dat de kapitein niet voor alle levend afgeleverde gevangenen een toeslag ontving. Voor de helft van de vervoerde gevangenen ontving de kapitein geen toeslag. Van de resterende helft werd het aantal tijdens de reis overleden gevangenen afgetrokken; over de rest werd de toeslag berekend.³⁰⁵ Het is dan ook evident dat de kapitein er alle belang bij had zoveel mogelijk gevangenen levend op hun bestemming af te leveren. Ondanks de aantrekkelijke regeling maakten de meeste kapiteins maar één slaventocht. Het kopen en vervoeren van Afrikaanse gevangenen bleef een uiterst ongezond en gevaarlijk beroep. Volgens Den Heijer stierf 13,5% van de kapiteins onderweg.³⁰⁶ Van de 260 door Postma vastgelegde slaventochten tijdens de Tweede WIC maakten 122 van de 186 kapiteins maar één reis. Een tweede reis werd door 37 kapiteins ondernomen. Voor een derde, vierde en vijfde reis meldden zich respectievelijk 16, 5 en 4 kapiteins. Tot zowel een zesde als zevende reis bleek slechts één keer een kapitein bereid te zijn geweest.³⁰⁷

De onderofficieren, matrozen en soldaten werden (voor de kamer Amsterdam) aangenomen door de 'Heeren Commissarisse tot het aennemen van 't volk', een commissie bestaande uit bewindhebbers. Er was een speciale instructie voor deze commissie. In artikel 1 van de instructie werd bepaald dat deze commissarissen '(...)aenneemen ende aenstellen alle soldaten daaronder begrepen, adelborsten, matroosen, cox, bootsluij, schieluij en andre minder officieren, zoo wel op de scheepen van de comp: als binnen het district van den octroye aen landt geemployeert te werden'.³⁰⁸

Het werven van mensen die mee wilden met een WIC-schip naar Afrika was niet gemakkelijk. De kans om niet terug te keren van een slaventocht was immers groot. Bovendien waren de lonen die de concurrent op de arbeidsmarkt betaalde, de VOC, beduidend hoger dan de WIC-lonen.

Alleen leerling matrozen en scheepsjongens verdienden bij de WIC meer dan bij de VOC. Evenals bij de WIC was er bij de VOC nauwelijks sprake van wijzigingen van de salariëring in ongeveer tachtig jaar. Volgens Den Heijer bleven de salarissen bij de WIC tussen 1674 en 1740 gelijk; er vonden geen verhogingen plaats.³⁰⁹ Bij de VOC werden in 1662 de gages van de verschillende bemanningsleden in een Reglement vastgelegd. Pas in 1742 werden de lonen voor officieren op VOC-schepen aangepast (verhoogd).³¹⁰

Wie wilde aanmonsteren kon zich melden bij de bewindhebbers en solliciteren. De functie van matroos aan boord van een WIC-schip was niet bijzonder gewild. Dat is misschien de reden dat de matrozen meestal werden geronseld door tussenpersonen. Deze werden wel aangeduid met de weinig vleiende benaming zielverkopers. De Hullu beschrijft de ronselaars van de VOC als: " (...) de zielverkopers, de welbekende

Tabel 3.5 Maandlonen bemanning WIC en VOC

Rang	WIC	VOC
Kapitein	50-60	70-80
Eerste stuurman	30-36	48-50
Tweede stuurman	25-30	32-36
Derde stuurman	20-	26-
Bootsman	16-20	22-26
Bootsmansmaat	13-14	13-
Konstabel	16-18	20-24
Konstabelsmaat	14-	
Bottelier	15-20	20-24
Botteliersmaat	12-14	14-
Kok	16-20	20-24
Koksmaat	14-	14-
Kuiper	13-14	16-17
Kuipersmaat	12-	12-14
Timmerman	36-	38-48
Timmermansmaat	18-20	22-48
Zeilmaker	14-	18-20
Chirurgijn	28-36	32-50
Tweede chirurgijn	16-20	24-28
Matroos	8-10	7-11
Leerling matroos	7-8	7-
Jongen	5-7	4-6

Bronnen: Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 421 Bijlage 5; J.R. Bruijn, F. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, Vol. 1, 210-211

ronselaars, die tegen de tijd dat de Oost-Indische schepen het zeegat stonden uit te gaan ijverig in de weer waren om de Compagnie aan matrozen en soldaten te helpen en dezen, zolang totdat zij aanboord gingen, kost en inwoning plachten te verschaffen”.³¹¹ Door de genoten kost en inwoning bouwde de werkzoekende natuurlijk een schuld op bij de betrokken logementhouder. Voor deze was het dus van belang dat er een plaats op een schip werd gevonden. Als dat niet zou lukken kreeg hij immers ook geen geld. Ondanks de slechte naam die de logementhouders hadden en het misbruik dat zij maakten van de werkzoekenden konden de bewindhebbers niet om deze mensen heen. Zodra iemand was aangenomen op een van de schepen moest hij op het soldijkantoor een transport- of schuldbrief ophalen. Deze transportbrief vertegenwoordigde doorgaans een waarde van f.150.- en was zo opgesteld dat het een schuldbekentenis van de compagnie aan toonder was die pas verzilverd kon worden na terugkeer van de betrokken matroos.³¹² Met deze transportbrief en de twee maanden loon die vooruitbetaald werden door de compagnie kon de matroos zijn schuld aan de logementhouder betalen.³¹³ Een soortgelijke regeling gold ook bij het aannemen van bemanning op schepen van de WIC. In artikel 4 van de ‘Instructie voor de Heren Commissarisse tot het aennemen van ’t volk’ werd bepaald dat ‘op goede borgtogte’ twee maanden loon vooruit werd uitbetaald.³¹⁴

De logementhouders op hun beurt verkochten de transportbrieven, ook wel transportcelen genoemd, aan ceelkopers. Vandaar hun bijnaam zielverkopers (ceelverkopers). De logementhouder zelf had vaak ook schulden doordat hij de goederen en levensmiddelen voor de matrozen meestal op krediet had gekocht. Het probleem voor hem was echter, dat hij pas na terugkomst van de betreffende matroos, als die al terugkwam, de schuldbrief kon verzilveren. Om zijn schuldeisers toch te kunnen betalen, deed daarom de logementhouder de schuldbrieven tegen contante betaling over aan een ceelkoper, die er meestal slechts de helft van de nominale waarde voor betaalde. Die nam immers ook het risico over dat de matroos niet terugkeerde. De ceelkoper was degene die het meeste verdiende aan deze transactie. De ceelverkoper echter liep zelf het risico in financiële problemen te komen. Hij maakte immers ook schulden om als volkhouder te kunnen optreden. Het terugbetalen van de op borgtocht verkregen goederen voor het onderhoud van zijn 'klanten' lukte soms niet. Het kwam dan ook voor dat de ceelverkoper zo in financiële problemen raakte dat hij zelf als matroos of soldaat op een schip aanmonsterde.³¹⁵

Behalve over kapiteins is er weinig informatie over de bemanningsleden. Zowel Den Heijer als Postma heeft een uitgebreid overzicht samengesteld van kapiteins van slavenschepen en de periode waarin zij gevaren hebben voor de WIC.³¹⁶ Uit onderzoek van Den Heijer blijkt dat aan het begin van de 18^e eeuw ongeveer zeventig procent van de lagere bemanning uit de Republiek afkomstig was; de rest kwam veelal uit Duitstalige gebieden.³¹⁷ Op slavenschepen waren veel vaklieden nodig voor onderhoud en verzorging van de gevangenen. Hierdoor was betrekkelijk weinig lager personeel in dienst en bestond ongeveer de helft van de bemanning uit officieren, onderofficieren en vaklieden.³¹⁸

3.3 Reglementen en Instructies

Er waren verschillende reglementen en instructies waar kapitein en bemanning in dienst van de WIC zich aan dienden te houden. Hieronder worden enkele belangrijke instructies kort beschreven.

3.3.1 *De Artikelbrief*³¹⁹

De Artikelbrief was een door de Staten Generaal goedgekeurde regeling waarin allerlei bepalingen waren opgenomen die van toepassing waren op iedereen die aanmonsterde op een schip van de WIC. De bepalingen geven een goed beeld over de arbeidsomstandigheden op deze schepen. Het ging daarbij dus niet alleen over regels die golden op de slavenschepen van de compagnie. Voordat het schip vertrok werd de Artikelbrief aan de bemanning voorgelezen, die daarop een eed moesten afleggen dat zij zich daaraan zouden houden.

De Artikelbrief gaf de kapitein grote macht en rechtsprekende bevoegdheid op zee. Hij was bevoegd 'Justitie te administreren en recht te doen' in civiele en kleine strafrechtelijke zaken. Dit deed hij niet alleen maar samen met de scheepsraad. De bevoegdheid van deze scheepsraad was vastgelegd in een Scheeps-Raeds Instructie. De bevoegdheden van deze raad waren beperkt, want in "Capitale en Hals-saecken" (moord en doodslag) was deze raad niet bevoegd.³²⁰ In de Artikelbrief werd een groot aantal onderwerpen benoemd, waarbij ook werd aangegeven wat de gevolgen waren als men zich niet aan de regels hield. Zo was bijvoorbeeld bepaald, dat iemand die gereedschappen van timmerlieden, stuurlieden of kanonniers stal of verloor, voor straf werd 'geleerst voor de mast'.³²¹ Op slavenschepen was het uiteraard van groot belang dat er geen wapens en gereedschappen in handen kwamen van de gevangenen, omdat zij daarmee de bemanning konden aanvallen en misschien zelfs vermoorden. Als werd geprobeerd een bemanningslid met een mes te verwonden, werd de dader 'met een mes door zijn handt aen de mast genagelt'. Voor het daadwerkelijk verwonden van een ander bemanningslid was de straf 'gekielhaelt worden, verbeurende niet temin ses maenden gagie'.³²² Stelen van voedsel of drank werd gestraft met 'veertigh dagen in 't Gallioen' op water en brood.³²³ Wie zonder toestemming het schip verliet en aan land ging werd veertien dagen geboeid en kreeg alleen water en brood. Bovendien werd twee maanden loon ingehouden. Moord of doodslag werd bestraft door de schuldige samen met het lijk van de overledene overboord te gooien. Wie van plan was aan een samenzwering of muiterij mee te doen, maar tijdig tot inkeer kwam en het (aan de kapitein) opbiechtte, werd niet gestraft; hij werd voor dit gedrag zelfs financieel beloond. Als iemand een voorgenomen muiterij meldde, zonder zelf daarbij betrokken te zijn geweest, ontving hij een nog hogere uitkering. Bovendien kon hij rekenen op promotie als er een functie vrijkwam waar hij geschikt voor was. In de Artikelbrief werd niet expliciet vermeld wat de straf op muiterij of samenzwering was. Aangenomen mag worden dat hier de doodstraf op stond. De Artikelbrief stelde geldboetes en straffen op het vloeken aan boord en het niet bijwonen van godsdienstoefeningen. Ook was het ten strengste verboden kaartspelen, dobbelstenen en dergelijke mee aan boord te nemen.

Op de voorgenomen dag van vertrek van het schip, diende iedereen direct na de trommelslag aan boord te gaan of met de lichten naar zijn schip te gaan. Van wie niet op tijd kwam opdagen werd een maand loon ingehouden. Er waren ook bepalingen opgenomen over hoe te handelen ingeval van het treffen met vijandelijke schepen. Wie naar de vijand overliep en daarna door de WIC opgepakt werd, kreeg de doodstraf. De Artikelbrief bevatte verder een schaderegeling voor het verlies van ledematen en de betaling van het loon na de reis. In de Artikelbrief waren geen specifieke bepalingen opgenomen over de slavenhandel.

3.3.2 De Instructie voor de Heeren Commissarisse tot het aennemen van 't volk

Deze instructie gold voor schepen die werden uitgereed door de kamer Amsterdam.³²⁴ Artikel 3 bepaalde dat de Artikelbrief aan iedereen die werd aangenomen werd

voorgelezen en dat men de daarin opgenomen eed diende af te leggen. Verder werd bepaald dat iedereen twee maanden loon vooruitbetaald kreeg. Een belangrijke bepaling in deze instructie betrof de dwang die kon worden uitgeoefend om de personen die waren aangenomen ook daadwerkelijk aan boord te krijgen als het schip zou vertrekken. Als de betreffende persoon of personen zich ‘na den trommel slag’ nog niet hadden gemeld dan dienden de heren commissarissen ‘naar de zoodanige exactelijk doen inquireeren, die, is ’t nood laten apprehendeeren ende schipbrengen’. Bij niet aanmelden op de vastgestelde dag werd men dus opgepakt en naar het schip gebracht. Een begrijpelijke actie van de WIC, er was immers al twee maanden loon vooruitbetaald.

*3.3.3 Instructie voor schippers naar Elmina en Angola*³²⁵

Er was een speciale Instructie voor schepen die voor een slaventocht naar Elmina en Angola werden uitgereed. De Instructie bestond uit 54 artikelen waarin de verplichtingen van de kapitein precies werden beschreven. Als hij de opdracht had om gevangenen te kopen in Angola moest hij daar vanaf Elmina rechtstreeks naartoe varen, zonder andere plaatsen aan te doen. Als de kapitein zich hier niet aan hield werden al zijn verdiensten (“gagie en maandgelden”) verbeurd verklaard en kreeg hij bovendien een boete van duizend gulden. Als het schip voor de kust van Angola was aangekomen diende de kapitein direct zijn aankomst te laten bekendmaken. Als de verkopers van gevangenen zich meldden moest hij met een deel van zijn handelsgoederen (‘cargasoenen’ of ‘koopmanschappen’) aan land gaan om handel te drijven. Voor aankomst in Angola moest de ruimte op het schip voor het vervoer van de gevangenen (“de Negro-Combuys”) helemaal in orde zijn. Als er bij aankomst te Angola al andere slavenschepen van de WIC voor de kust lagen moest de kapitein die voor laten gaan bij het aankopen van gevangenen. Hij was zelfs verplicht de aanwezige schepen, indien nodig, daarbij assistentie te verlenen. Zolang het schip nog aan de kust van Angola was moest de kapitein zorgen dat de gevangenen die al aan boord waren goed te eten kregen. Hij moest ze meerdere keren per dag voedsel van het land geven om te zorgen dat zij gezond bleven. Voor vertrek uit Angola moest er een behoorlijke hoeveelheid palmolie en limoensap worden ingeslagen. Ook moesten er varkens, kippen en limoenen worden ingekocht en er moest een hoeveelheid gierst (“een partye Milhio”) worden meegenomen om in geval van ziekte aan de gevangenen te geven.³²⁶

3.3.4 Instructies die per reis aan de kapiteins werden meegegeven

Voor slavenschepen golden in elk geval minstens drie verschillende instructies. De eerste instructie ontving de kapiteins bij zijn vertrek uit Texel. Deze vermeldde langs welke route hij diende te varen, welke havens hij wel en niet mocht aandoen en naar welke bestemming in Afrika hij moest gaan. Als zijn eerste plaats van aankomst Elmina was en hij van daaruit verder moest om zijn handelsgoederen te verkopen

en zijn menselijke lading in te kopen kreeg hij van de directeur-generaal een nieuwe instructie mee. Ook in deze instructie stond precies vermeld waar het schip naartoe diende te varen en wat de eindbestemming was. Ook werd vermeld bij wie de kapitein zich op de plaats van bestemming moest aanmelden. Voor de reis naar Amerika werd ook een instructie meegegeven, waarin de taken en verplichtingen voor de kapitein waren vastgelegd.³²⁷

3.4 Bomba

Bomba mi yaya, bomba!
Bomba mi yaya, bomba!

O slavendrijver,
hoort dit lied!

A Biribisi wi d'o!
A Kristankondre wi d'o!
Senkete ba! senkete ba!

Het lied van de Berbice.
Het lied van Kristenland.
De slaaf gebiedt te luisteren!

Bomba mi yaya, bomba!
Bomba mi yaya, senekete ba,
Bomba mi yaya, bomba!

O drijver, hoort de slaaf:
aan jou ontkomt hij niet:
Jij sterft met zijn lied!³²⁸

3.4.1 Inleiding

De slavenhandel was niet mogelijk zonder de medewerking van Afrikanen. Er was een hele keten van tussenpersonen betrokken bij deze handel. Sommigen waren onafhankelijke ondernemers, anderen waren in dienst van de WIC. Eerst moesten de mensen gevangen genomen worden, meestal tijdens binnenlandse oorlogen. Soms was er sprake van mensenroof. Vervolgens werden de gevangenen door tussenkomst van 'makelaars' of 'caboceers' aan de Europeanen te koop aangeboden. Om de mensen aan boord van de slavenschepen te brengen waren de Europese slavenhandelaren geheel afhankelijk van Afrikaanse kanovaarders, gespecialiseerd in het transport van mensen en goederen van de kust naar de op zee liggende slavenschepen. Het vervoeren van de mensen van de kerkers of andere plekken waar zij gevangen gehouden werden naar een gereedliggend slavenschip was in de loop van de tijd uitgegroeid tot een belangrijke bedrijfstak onder Afrikanen.³²⁹

Afrikanen waren in allerlei functies werkzaam voor Europese slavenhandelaren. Nadat de gevangenen die als slaven verkocht zouden worden waren afgeleverd en in de kerkers waren opgesloten, duurde het soms nog lang voordat zij daadwerkelijk aan boord van de slavenschepen werden gebracht. In de tussenliggende periode moesten deze mensen bewaakt, gevoed en verzorgd worden. Ook daar was een hele organisatie voor nodig, waarin Afrikanen een dominante rol speelden.

Een belangrijke, maar in de literatuur slechts zijdelings genoemde functionaris tijdens de periode van de trans-Atlantische slavenhandel was de bomba op de slavenscheperen. Dit is opvallend omdat het, zoals zal worden aangetoond, om een uitzonderlijke positie ging. Er is geen goede vertaling voor het woord bomba, maar het begrip ‘opzichter’ benadert zijn functie en taken het meest. De bomba was zowel op de Afrikaanse kust als op schepen van de WIC en de MCC werkzaam. De mensen die als bomba’s³³⁰ voor de WIC werkten waren Afrikanen. Hun taken en bevoegdheden verschilden naar gelang de plaats waar zij hun werkzaamheden verrichtten. Op de kust was hun positie minder zelfstandig en dominant dan op de slavenscheperen. Er is weinig bekend over deze Afrikaanse opzichters. Of zij in dienst waren van de Nederlanders of dat zij tijdelijk ingehuurd werden kan niet met zekerheid vastgesteld worden. Aan de hand van beschikbare informatie kan een indruk worden gegeven van hun positie op de kust van Afrika. Problematischer is het om een goed beeld te krijgen van hun taken en bevoegdheden op de slavenscheperen van de WIC en de MCC. Voor de Nederlandse slavenhandelaren was de aanwezigheid van de bomba’s op de slavenscheperen van groot belang, omdat zij een intermediaire functie vervulden tussen de bemanning en de gevangenen. Omdat de Nederlandse bemanning geen Afrikaanse talen beheerste was de hulp van deze vrije Afrikanen noodzakelijk. Een andere reden voor de aanwezigheid van bomba’s op slavenscheperen zou kunnen zijn dat zij fungeerden als de ogen en oren van de kapitein. Zij moesten voorgenomen opstanden van de gevangenen rapporteren en op die manier voorkomen. Dat niet altijd gerekend kon worden op de loyaliteit van de bomba’s blijkt uit situaties waarin zij met de gevangenen samenspanden om het schip te overmeesteren (zie § 3.4.3). Een beschouwing over de bomba op slavenscheperen kan wellicht inzicht geven in de manier waarop het vervoer van de grote aantallen gevangenen werd georganiseerd. Een bespreking van de positie van de bomba is verder ook relevant omdat dit een unieke functie was die alleen op Nederlandse slavenscheperen voorkwam.

In het navolgende wordt eerst aandacht besteed aan de werkzaamheden van de bomba in Elmina en andere plaatsen op de kust van Afrika. Ook wordt aandacht besteed aan een specifieke vorm van slavernij in Afrika: de trainslaven. Hun positie blijkt een geheel andere te zijn geweest dan die van de mensen die als slaven op de plantages in Amerika werkten.³³¹

3.4.2 De trainslaven en de bomba’s in Elmina

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de positie van zogenoemde trainslaven en op de werkzaamheden van de bomba’s in Elmina. De hoofdvestiging van de WIC in Afrika, het fort Elmina, was de plaats waar de meeste werknemers van de organisatie zich bevonden. Tussen 1700 en 1760 woonden en werkten ongeveer 257 Europeanen voor de WIC in West-Afrika, van wie er 100 waren gestationeerd in Elmina. Daarnaast had de compagnie in Afrika tussen 600 en 800 ‘trainslaven’, van wie ongeveer 300 in Elmina.³³² Wat de functie van deze mensen was is niet precies aan te geven. Goslinga

noemt ze handarbeiders of vaklui.³³³ De positie van deze mensen was in een aantal opzichten bijzonder te noemen. Zij waren niet vrij maar onderhorig aan de WIC. Zij waren eigendom van de compagnie, maar werden niet aan slavenhandelaren verkocht voor verschepping naar Amerika. Voor hun dagelijkse voeding ontvingen zij van de WIC een toelage (kostgeld) om voedsel te kopen op de lokale markt. Voor de Europese werknemers van de WIC gold hetzelfde systeem: ook zij kregen voor dit doel een toelage van de compagnie. Wat dat betreft was er geen verschil tussen de trainslaven en de vrije Europeanen. Er was wel verschil in de hoogte van de toelage. De trainslaven kregen ongeveer f. 2,75 per maand, een bedrag dat niet (geheel) in geld werd uitbetaald: 'part, if not most, of each man's allowance (kostgeld) was paid in trade goods, which had to be bartered for food and drink and other items'.³³⁴

Sommige trainslaven werden opgeleid om in verschillende beroepen dienst te kunnen doen. Zij werkten als timmerlieden, kuipers, smeden, tuinlieden en steenhouwers.³³⁵ Een belangrijk gegeven was ook dat de trainslaven de kans hadden om na verloop van tijd hun vrijheid te krijgen door manumissie. Volgens Postma was het gebruik bij de WIC om de trainslaven niet van de Goudkust (dus in de omgeving van Elmina) te halen maar van de Slavenkust of de Nigerdelta.³³⁶ Hierdoor werd voorkomen dat er relaties en contacten ontstonden met vrije Afrikanen in Elmina. Dat zou er misschien toe kunnen leiden, dat de trainslaven tot opstanden werden aangezet of geholpen werden om te vluchten. Ook Feinberg gaat ervan uit dat de trainslaven voornamelijk van de Slavenkust afkomstig waren, sommigen misschien van de binnenlanden van de Goudkust. De trainslaven hadden hun eigen woongebied buiten het fort Elmina.³³⁷

In het niet ver van Elmina gelegen Engelse Cape Coast Castle hadden de 'castle slaves' een soortgelijke positie als de Nederlandse trainslaven. In Cape Coast Castle werd een lijst bijgehouden waarop hun namen en beroepen waren opgenomen.³³⁸ St Clair beschrijft het verschil tussen de castle slaves en de voor verkoop bestemde gevangenen als volgt: 'One of the most striking manifestations of the difference between Castle slaves and those sold to slave ships, as far as the British were concerned, is that the Castle slaves were all named individuals, whereas the slaves to be sold were nameless, treated not only as having no rights, except possibly a right to life and food, but as entirely interchangeable'.³³⁹ De (Nederlandse) trainslaven werden evenals de castle slaves met naam vermeld. Bij overlijden werd de naam van de overleden trainslaaf en datum van overlijden vastgelegd.³⁴⁰

De WIC-organisatie in Afrika was afhankelijk van de inzet van de trainslaven. Zij hadden mogelijkheden om eisen te stellen als zij het niet eens waren met hun behandeling. Dit leidde er soms zelfs toe dat de trainslaven in opstand kwamen tegen de WIC en weigerden aan het werk te gaan. Dit gebeurde bijvoorbeeld in 1785 en 1789, toen de trainslaven van mening waren dat hun voedseltoelage niet toereikend was.³⁴¹ De bijzondere status van de trainslaven zal ook van invloed geweest zijn op de positie van de bomba's. De bomba's hielden toezicht op de trainslaven en hadden de

leiding over hen. Zij moesten ervoor zorgen dat de trainslaven hun werk naar behoren deden, geen vluchtpogingen ondernamen en geen voor de WIC nadelige activiteiten ontplooiden. De bomba was verantwoording verschuldigd en ondergeschikt aan een (blanke) leidinggevende WIC-functionaris. Volgens Postma was de bomba ‘an African, possibly a company slave, with supervisory authority among the trade slaves’.³⁴² Gelet op het voorgaande is het niet waarschijnlijk dat het hier om een train-slaaf ging.

Dat de bomba speciale verantwoordelijkheden had tegenover de gevangenen blijkt uit instructies waarin hij expliciet genoemd werd. In een Instructie van 5 december 1710 voor de supervisor (een blanke) over de slaven op het fort Elmina werd verwezen naar de bomba en zijn taken in geval van ziekte van gevangenen. In artikel 2 werd bepaald dat gevangenen die een besmettelijke ziekte hadden naar een ander fort (de Berg St. Jago) gebracht moesten worden om daar door de bomba te worden verzorgd en genezen. In de Instructie werd ook bepaald (artikel 4) dat in geval van ziekte van gevangenen dit door de supervisor aan de bomba moest worden gemeld. De bomba moest er dan voor zorgen dat de zieke niet tewerk werd gesteld.³⁴³

In een “Instructie voor de Baas bij den train” werd op twee plaatsen verwezen naar de bomba en diens taken. In artikel 6 van de Instructie werd vermeld:

“Hij zal zorgen om half agt uren, aan het huis van den fabrieksmeester te zijn en aan denzelven schriftelijk op te geven, hoe veel slaven er buiten de katteplaats werken onder wat bomba en wat werk zij doen.”

In artikel 18 staat:

“Hij zal vooral een wakend oog houden & door den schieman doen houden op de bombaas bij het volk, dat dezelve de slaven onder hun houden, en tot slands werk gebruiken zonder tusschen beide te doen weggaan en behoorlijk ‘smorgens & ‘smiddags aan en van het werk te gaan.”³⁴⁴

De aangehaalde voorbeelden maken duidelijk dat de bomba een aparte positie had, maar geven geen uitsluitsel over de vraag wat nu precies zijn bevoegdheden waren en hoe de gezagsverhoudingen met de Nederlanders waren. Verder onderzoek zal wellicht meer duidelijkheid geven over deze Afrikaanse toezichthouders. Wel kan uit de besproken voorbeelden de conclusie worden getrokken dat de bomba’s personen waren met een gezaghebbende positie. Het toezicht op en begeleiding van de trainslaven was gedeeltelijk aan hen gedelegeerd. De bomba’s die toezicht uitoefenden over de trainslaven hadden echter een minder prominente positie dan de bomba’s op de slavenschepen.

3.4.3 *De bomba op slavenschepen*

Grote slavenschepen, van 28 tot 34 meter, hadden een bemanning van 60 tot 70 koppen. Met dergelijke schepen werden door de WIC gemiddeld 600 tot 700 gevangenen vervoerd. Hun bewaking en verzorging kwamen voor het grootste deel voor rekening van het lagere scheepsvolk, de matrozen. Deze groep maakte ongeveer de helft van de bemanning uit.³⁴⁵ Het zou dan op grotere schepen gaan om 30 tot 35 matrozen. De opgave om de gevangenen twee keer per dag van voedsel te voorzien, hun verblijven schoon te maken, zieken te verzorgen en het uitvoeren van allerlei andere werkzaamheden, zal niet gering geweest zijn. Dit werd waarschijnlijk, althans gedeeltelijk, opgelost door Afrikanen in te zetten voor het verrichten van bepaalde taken. Daarbij kan gedacht worden aan het bereiden van de maaltijden door vrouwelijke gevangenen, het schoonmaken van de verblijven van de gevangenen beneden-deks enzovoort. Om de positie en het belang van de bomba op Nederlandse slavenschepen te kunnen duiden wordt eerst ingegaan op de manier waarop andere landen het toezicht op de gevangenen op de schepen organiseerden. Onder verschillende benamingen zoals ‘guardians’, ‘interpreters’ en ‘linguists’ werden Afrikanen ingezet om toezicht te houden op de gevangenen tijdens de overtocht naar Amerika. Zoals zal worden toegelicht ging het echter om andere functies en bevoegdheden dan de bomba’s op Nederlandse slavenschepen. Ook als het slavenchip nog in de Afrikaanse haven lag was er behoefte aan mensen die met de gevangenen konden communiceren en ze konden vertellen hoe zij zich aan boord van het schip moesten gedragen. Voor de Engelsen traden tolken tevens op als makelaars, de tussenpersonen bij de aankoop van gevangenen. Snelgrave merkte over de tolken op: ‘these Linguists are Natives and Freeman of the Country, whom we hire on account of their speaking good English, during the time we remain on the Coast; and they are likewise Brokers between us and the black Merchants’.³⁴⁶ Deze ‘linguists’ waren dus niet alleen werkzaam als tolken, maar functioneerden ook als tussenpersonen of makelaars tussen de Europese en Afrikaanse handelaren. Een andere groep toezichthouders op slavenschepen waren de ‘grumettoes’(ook wel aangeduid als grommetos of grumetes). Dit waren Afrikanen die werkzaamheden verrichtten op de slavenschepen als deze nog aan de Afrikaanse kust waren. Sommigen maakten als matrozen de overtocht naar Amerika. Zij kregen daarvoor loon uitbetaald. De meesten waren afkomstig van Afrikaanse volken zoals de Fante en de Kru.³⁴⁷ De Kru (Krumen) werden zeer gewaardeerd als kanovaarders, die gevangenen van het fort Elmina naar de slavenschepen vervoerden.³⁴⁸

Op slavenschepen was volgens Fayer de functie van ‘interpreters’ (tolken) erg belangrijk: ‘They served many functions - calming the newly purchased slaves, giving information and commands from the captain and crew, and preventing and suppressing insurrections’.³⁴⁹ Volgens Fayer werden deze tolken bij aankomst op de plantages in Amerika ook als zodanig ingezet en bovendien kregen zij vaak tot taak om nieuw aangekomen slaven wegwijs te maken en hen bepaalde werkzaamheden te leren. Zij waren echter zelf ook slaven.³⁵⁰

Postma merkt in zijn studie over de Nederlandse slavenhandel op dat ‘One slave, who served as a slave foreman (*bombaas*) on the ship, *Adrichem*, in 1712 was allowed to stay on the return with the ship to Holland. What happened to him afterward is not known, but this was certainly an exception to the rule of selling all slaves in the West’.³⁵¹

Het ging daarbij om het volgende: het schip *Adrichem* leverde in mei 1712 een aantal van 611 gevangenen af op Curaçao. Op de aankomstlijst werd dit als volgt weergegeven:

“Negrosgecomen van Fida per ’t schip *Adrichem*. Schipper Cornelis van de Weeteringe.
413 man
188 vrouwen
10 jongens
611 coppen”

Van de 611 mensen werd er één niet verkocht. Op de verkooplijst werd het volgende genoteerd:

“1 dito man sijnde Bomba geweest aen boord die op ’t versoek van schipper C: van de Weetering om zijn goede dienst aen boord gedaen, met het Ed: Comp Schip d’*Adrichem* overgaat.”³⁵²

Terecht merkt Postma op dat gewoonlijk alle gevangenen werden verkocht bij aankomst in Amerika. Deze bomba was inderdaad als gevangene, en dus niet als vrije Afrikaan, met het schip meegevoerd. Het feit dat hij met het schip mee terugging naar Nederland betekende dat hij daarna vrij was. Aankomst in Nederland betekende immers dat men vrij werd.³⁵³ Het is niet bekend waarom de schipper hem mee naar Nederland nam. Het was in elk geval de beloning voor “sijn goede dienst aen boord gedaen”.

De meeste bomba’s op slavenschepen waren, zoals zal worden aangetoond, geen gevangenen maar in dienst van de WIC. Dit blijkt onder andere uit het feit dat ze loon ontvingen voor hun werkzaamheden. Verder was het gebruik dat zij met het slavenschip van Amerika naar Nederland gingen, daar geruime tijd verbleven en bij beschikbaarheid van een schip naar Afrika terugkeerden.

Behalve de Nederlanders gebruikten ook de Denen de aanduiding bomba voor toezichthouders op slavenschepen. Deze bomba’s waren echter geen vrije mensen zoals die op de Nederlandse slavenschepen. Een expliciete verwijzing naar bomba’s is te vinden in de geschiedenis van de ondergang van het Deense slavenschip *Fredensborg*. Volgens de instructies van de kapitein van dit schip was hij bevoegd om bij een tekort aan bemanning gevangenen in te zetten: “In order to ease the burden of the ship’s crew the Captain shall select from the purchased slaves, or request from the governing body several days after their arrival at Christiansborg 4 to 6 of the fittest male slaves, among those who do not understand the language of the others, in order to

use them as “Bombas” over the other slaves, at the same time as they can help with cleaning the ship, as well as with other jobs that should arise.”³⁵⁴ Deze mensen kregen een aparte behandeling: zij kregen hetzelfde voedsel als de overige bemanningsleden en hoefden niet in het slavenruim te slapen. In de instructie werd ook bepaald dat deze bomba's een paar Deense woorden moest worden geleerd zodat zij met de rest van de bemanning konden communiceren. De eis dat deze bomba's de taal van de andere gevangenen niet mochten verstaan duidt erop dat zij in elk geval niet als tolken werden ingezet. Wellicht werd deze eis gesteld om te voorkomen dat zij anders met de gevangenen zouden samenspannen in het voorbereiden van opstanden. Opmerkelijk was het verbod om gevangenen uit Asante of Crepe als bomba in te zetten. Wat de reden hiervan was is niet bekend. De ‘bomba's’ werden ook aangeduid als ‘deck slaves’. In het overzicht van de aantallen gekochte gevangenen werden zij apart vermeld. Op de *Fredensborg* voeren negen ‘male deck slaves’ mee. Bij aankomst in Amerika werden ook zij als slaven verkocht.

Hoe bomba's in dienst werden genomen door de Nederlandse slavenhandelaren en wat hun taken en bevoegdheden precies waren is als gezegd niet vast te stellen. In de archiefstukken is geen brief, besluit of aanwijzing gevonden waarin taken en bevoegdheden van bomba's op slavenschepen van de WIC of de MCC werden beschreven. Er mag echter van worden uitgegaan dat dit voor wat de WIC betreft met instemming van de Heren Tien gebeurde. Wat in elk geval vaststaat, is dat het om Afrikanen ging - althans personen die in Afrika geboren waren - die een speciale rol vervulden bij het vervoer en de bewaking van gevangenen op de slavenschepen. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat bomba's als vrije personen op schepen van andere niet-Nederlandse slavenhandelaren werkten. De inzet van bomba's voor de begeleiding van gevangenen aan boord van de slavenschepen was alleen op Nederlandse schepen in gebruik.

Gallandat verwijst in zijn “Noodige onderrichtingen” naar de bomba's en hun positie op de slavenschepen:

“Men moet de slaven op een bescheiden wyze aanzeggen, dat zy zig goedwillig aan hun noodlot moeten onderwerpen, de blanken gehoorzaam zyn, geen kwaad doen, of dat zy op de allerstrengste wyze zullen gestraft worden; doch dat, indien zy door de blanken beledigd worden, zy aan de officieren of aan de *Bomba* moeten klaagen, en dat zy aanstonds recht zullen bekomen.”³⁵⁵

De “Noodige onderrichtingen” was in de eerste plaats bedoeld om de scheepsartsen kennis bij te brengen over de behandeling van de gevangenen tijdens de overtocht. Gallandat was geen tegenstander van slavenhandel en slavernij. De gevangenen vertegenwoordigden een groot kapitaal, en daarom pleitte hij ervoor hen goed te behandelen en van alle zorg te voorzien die mogelijk was.³⁵⁶ Het hier aangehaalde gedeelte uit het advies van Gallandat komt erop neer dat aan de gevangenen duidelijk moest worden gemaakt dat zij zwaar zouden worden gestraft als zij de blanken niet gehoorzaamden. Daarnaast hadden zij recht van klagen als zij ‘door de blanken beledigd’

werden. De officieren of de bomba zouden er dan voor zorgen dat aan de gevangenen recht werd gedaan. Hoe dit in praktijk toeging is niet duidelijk. De verwijzing naar de officieren en de bomba als degenen bij wie de gevangenen terecht konden met hun klachten doet vermoeden dat de bomba in status gelijk gesteld werd aan een scheeps-officier, in elk geval voor wat betreft dit ‘klachtrecht’.

De bomba was, uitgaande van het advies van Gallandat, misschien behalve toezicht-houder ook vertrouwenspersoon voor de gevangenen. Tegelijkertijd was hij degene die de kapitein op de hoogte moest stellen van voorgenomen opstanden. Het feit dat Gallandat de bomba noemt zonder verdere toelichting betekent dat deze functie niet uitzonderlijk was maar integendeel normaal op slavenschepen van zowel WIC als MCC.

In verschillende documenten wordt expliciet verwezen naar de bomba. Daaruit blijkt de zelfstandige en bijzondere positie van deze figuur. Zo schreef de directeur-generaal Jan Pranger in een brief van 15 januari 1734 aan de oppercommies Hendrik Hertogh in Appa: ‘Meede dient dat hier nevens gaat de bomba van de *Goude Put*, als ook dat wij u edele die van *Leusden* en *Duijnvlied* zullen laten toekomen zoo dra zij hier arriveeren.’³⁵⁷

Uit deze informatie blijkt hoe ‘normaal’ de inzet van bomba’s was op de slavenschepen van de WIC. De *Goude Put* vertrok op 22 januari 1734 uit Nederland.³⁵⁸ De brief van Pranger dateerde van voor aankomst van het schip te Appa. Ook valt uit de passage op te maken dat de bomba voor de *Goude Put* met hetzelfde (kust)vaartuig vanuit Elmina naar Appa was vertrokken. De vertrekdatum van de *Goude Put* uit Afrika is niet bekend; het schip kwam op 17 februari 1735 in Suriname aan. Als wordt uitgegaan van een reisduur van drie maanden van Afrika naar Suriname dan zou het schip medio november uit Afrika zijn vertrokken.³⁵⁹ De bomba was dan, gerekend vanaf medio januari 1734 tot medio november, gedurende tien maanden in Appa. Het gegeven dat de bomba voor aankomst van het schip aanwezig was en toegewezen werd aan een bepaald schip kan betekenen dat hij betrokken was bij de inkoop van de gevangenen of hierin althans een adviserende stem had. Uit de brief van Pranger is verder ook op te maken dat zowel de *Duijnvlied* als de *Leusden* bomba’s aan boord had bij vertrek uit Afrika. De datum van aankomst van de *Duijnvlied* in Appa is niet bekend. Volgens Postma vertrok het schip op 14 augustus 1735 uit Afrika. Voor de *Leusden* ging het om de 9^e reis. Het schip heeft tussen november 1734 en december 1735 enkele keren tussen Elmina, Chama en Appa gevaren voordat de slaventocht naar Suriname kon worden ondernomen.³⁶⁰ Uit de opmerking van Pranger dat de bomba’s naar Appa zouden worden gestuurd “zoo dra zij hier arriveeren” duidt erop dat zij niet in Elmina waren maar eerst van elders moesten komen.

Ook uit een aantal andere documenten blijkt dat de positie van de bomba aan boord van slavenschepen niet ongebruikelijk was. Na aankomst in Amerika gingen zij met hetzelfde of een ander schip naar Nederland. Na een verblijf daar van soms enkele maanden gingen zij terug naar Afrika.

Op de monsterrollen werden de bomba's met naam en geboorteplaats vermeld. In sommige gevallen werd melding gemaakt van het hun toekomstige loon. Aan het eind van elk jaar werd een 'Generale Lijst' opgemaakt. Daarop stonden de namen van alle mensen die in dat jaar in dienst van de WIC hadden gewerkt en welk bedrag zij nog tegoed hadden of tekort kwamen. Onderstaand overzicht is afkomstig uit de Generale Lijsten van 1730, 1731, 1735 en 1736.

Overzicht van Afrikaanse matrozen en bomba's op enkele slavenscheepen					
Jaar	Naam	Functie	Geboorteplaats	Schip	Saldo
1730	Jan Machielze	bomba	Elmina	<i>Beekesteijn</i>	f
1731	Jan Michiel	matroos	Elmina	<i>Beekesteijn</i>	f. 92.15.00
1731	Jan Jansen	matroos	Elmina	<i>Steenhuijsen</i>	f. 113.15.00
1735	Jan Machielze	bomba	Elmina	<i>Juffrouw Helena</i>	f. 50.07.00
1735	Abbocan	matroos	Elmina	<i>Leusden</i>	f. 3.13.00
1735	Jan Craentje	matroos	Elmina	<i>Duijnvlied</i>	f 35.01.00
1736	Pieter Barents	bomba	Elmina	<i>De Vrijheid</i>	f 113.13.00
1736	Jurriaen Hendriks	bomba	Elmina	<i>De Goude Put</i>	f 41.19.00

Bronnen: NA, WIC 109f.124-130; NA, WIC 111f.18-19vso.

In welk jaar begonnen is met de inzet van bomba's op Nederlandse slavenscheepen is niet te achterhalen. De bomba die in 1712 op de *Adrichem* meeging naar Nederland zal waarschijnlijk niet de eerste geweest zijn die via die route naar Afrika terug reisde. Hoe en waar de bomba's tijdens hun verblijf in Nederland werden gehuisvest en wie dat betaalde is niet bekend. Na aankomst in Nederland moest er een schip gevonden worden waarmee zij de terugreis naar Afrika konden maken. Er zal niet altijd een schip beschikbaar geweest zijn om direct naar Afrika te vertrekken, dus de bomba's moesten enige tijd in Nederland verblijven. Op 10 december 1737 verzocht de kapitein van het slavenschip *Duijnvlied* aan de bewindhebbers van de kamer Amsterdam om de terugreis van de bomba naar Afrika te regelen.³⁶¹ Er werd besloten om de bomba met het schip *Jonge Daniel* naar Afrika terug te laten gaan.

Uit deze gegevens kan worden berekend hoe lang deze bomba in Nederland heeft verbleven. De *Duijnvlied* kwam op 4 december 1737 terug in Amsterdam van een slaventocht naar Berbice. Het schip *Jonge Daniel* vertrok op 22 maart 1738 naar Afrika.³⁶² Dat betekent dat de bomba ruim drie en een halve maand in Nederland heeft vertoefd, waar is niet bekend. Hij moet er ongetwijfeld zijn opgevallen. Het aantal bomba's dat met slavenscheepen meereisde is niet altijd bekend. In de hier aangehaalde reizen van de *Duijnvlied* en de *Jonge Daniel* ging het telkens om één bomba die meege-reisd was van Afrika naar Amerika en retour naar Amsterdam. Tijdens de laatste reis van de *Leusden* waren er echter twee bomba's aan boord.

Een opvallende gebeurtenis met een bomba deed zich in Curaçao voor. Het slavenschip *Amsterdam* was door de kamer Amsterdam uitgereed en op 15 september 1723 van Texel vertrokken. Het schip verliet de Goudkust op 23 juni 1724 met 423

gevangenen aan boord. Hiervan overleefden er 328 de overtocht. Op 27 september 1724 kwam het schip op Curaçao aan.³⁶³ In een brief aan de Heren Tien werd onder andere het volgende gemeld in verband met de verkoop van de gevangenen: ‘hebbende Jan de Bomba den heere van Collen en mij nevens den capiteijn versogt uijt het gemelde armasoen te mogen copen sijn eijgen wijff die als slavinne mede overquam het geene wij in alle billijkheijd niet hebben kunnen afslaen’. De vrouw van de bomba was dus als slavin verkocht aan de WIC en naar Curaçao vervoerd. Op Curaçao wilde de bomba zijn vrouw, die zich op hetzelfde schip bevond, kopen. Dat werd toegestaan voor een bedrag van 108 pesos (f. 395,-).³⁶⁴ Daarvan betaalde de bomba 58 pesos in constanten. Hij had nog salaris van de compagnie tegoed en daaruit werd het restant van de koopsom betaald. Over de rest van de informatie uit de brief valt niets met zekerheid te zeggen. Wat er echt gebeurd is klopt waarschijnlijk niet met wat er gerapporteerd is aan de bewindhebbers van de kamer Amsterdam. Wat was de reden dat de vrouw van de bomba als gevangene aan boord van het slavenschip was meegenomen? Waarom betaalde hij om zijn vrouw terug te mogen krijgen? Was zij dan ten onrechte meegenomen? Allemaal vragen die niet beantwoord kunnen worden op grond van het bericht aan de Heren Tien. Deze casus maakt duidelijk dat de ‘feiten’ zoals in de brief weergegeven, geen feiten hoeven te zijn, maar dat integendeel zaken worden verzwegen. Er wordt een andere werkelijkheid ‘gefabricéerd’.³⁶⁵ Behalve dat uit deze kwestie blijkt dat de bomba een bijzondere positie had, rijst ook de vraag naar de manier waarop de slavenhandel georganiseerd was. De bomba had een vrouwelijke gevangene vrijgekocht voor een bedrag van 108 Peso. Maar of het om zijn eigen vrouw ging is niet met zekerheid vast te stellen. Ook de vraag of er daadwerkelijk 108 Peso is betaald, valt niet met zekerheid te beantwoorden. Aangenomen mag worden dat hij met deze vrouw naar Afrika terugging. Daarbij zal hij, zoals gebruikelijk was, via Nederland naar Afrika zijn gereisd. Een mogelijke verklaring voor het gebeurde is dat het hier om een pandeling ging die vrijgekocht werd. Pandelingen waren personen die als onderpand werden gegeven binnen het Afrikaanse kredietsysteem. Meestal behoorden deze mensen tot de familie van de schuldenaar. De pandeling werd daadwerkelijk overgedragen aan de schuldeiser. Ook in de slavenhandel werd dit systeem (bekend als pawning) toegepast. De Europese slavenhandelaren gaven goederen op krediet aan de tussenpersonen, die deze gebruikten om te betalen voor de gevangenen die zij in het binnenland afhaalden.³⁶⁶ De pandeling werd op het schip vastgehouden tot de crediteur terug was en de schuld was voldaan. Meestal waren de pandelingen familieleden van de schuldenaar. Dit gaf de crediteur de zekerheid dat de schuld zou worden betaald, omdat anders het familielid als slaaf zou worden meegevoerd naar Amerika. Vooral de Denen, Engelsen en Nederlanders maakten in de zeventiende en achttiende eeuw gebruik van dit systeem. Ook het omgekeerde gebeurde wel, namelijk dat matrozen als onderpand werden gegeven aan Afrikaanse handelaren. De pandeling was meestal een vrouw, een nicht van de schuldenaar. Dit was belangrijk, omdat zij binnen de matrilineaire Afrikaanse samenleving als dochter van de schuldenaar gold.³⁶⁷ Volgens Lovejoy en Richardson werden pandelingen als de schuld niet op tijd werd voldaan soms verkocht. Het gebruik van mensen als onderpand in de slavenhandel blijkt volgens deze onderzoekers voornamelijk uit

Engelse, Nederlandse en Deense bronnen.³⁶⁸ De kapiteins van slavenschepen waren zeer terughoudend met het wegvoeren van pandelingen als de schuld niet op tijd was voldaan. Zij namen dan liever hun verlies, wetend dat het wegvoeren en als slaaf of slavin verkopen van een pandeling de handelsrelaties met hun Afrikaanse partners kon schaden.³⁶⁹ Volgens Feinberg werd in 1735 besloten om geen getrouwde vrouwen meer als pandelingen te gebruiken.³⁷⁰ Ook als de vrouw in kwestie geen pandeling was, blijkt wel dat de bomba een heel aparte status had. Hij was in de positie om een gevangene vrij te kopen. Voor de WIC was de toestemming die aan de bomba werd gegeven om 'sijn eigen wijff' terug te mogen kopen misschien gebaseerd op de afweging dat daardoor de relatie met de bomba en diens Afrikaanse 'achterban' niet onnodig werd vertroebeld. Bovendien leed de WIC geen verlies, omdat er voor de vrouw betaald was.

Wat het inkomen (maandelijks gage) van de bomba's was kan moeilijk worden vastgesteld. Uit notulen van de kamer Amsterdam uit 1739 wordt een bedrag van f. 22,- genoemd voor twee maanden loon, dus f. 11,- per maand:

Zijn ter vergadering binnen gestaen twee bombaes met des compagnies scheepen van de kust van Guinea overgekomen, versoeckende weder na de voorsz: kuste te mogen werden getransporteert. Waarop gedelibereert zijnde is goed gevonden en verstaan, dat aen de kamer op de Maze zal werden versogt, de twee bovengem: Bombaes met het schip Delft te doen overgaen, ende vervolgens te mogen werden geïnformeert van den tijd, dat de selve zig ten voorsz: eijnde zullen moeten laten vinden tot Rotterdam, ende is vervolgens aen ider der voorsz: Bombaes, tot hunne nodige uijtrusting toe gelegd het beloop van twee maende gage zijnde een somma van f. 22,-³⁷¹

Het is niet bekend of de bomba's, behalve het maandloon, ook nog andere inkomsten hadden. Het inkomen van de bomba was iets meer dan dat van een matroos, die tussen acht en tien gulden per maand verdiende. Of dit inkomen, gelet op de levensomstandigheden van de bomba's in Afrika en in relatie tot inkomens van andere Afrikanen in dienst van de WIC, normaal of hoog was kan niet worden vastgesteld. De opmerking in de notulen dat de bomba's 'met des compagnies scheepen' van de kust van Guinea overgekomen waren kan erop duiden dat het bomba's waren die op twee verschillende schepen hadden gevaren. Het is niet duidelijk of met deze opmerking wordt bedoeld dat de bomba's rechtstreeks van de kust van Afrika naar Nederland waren overgekomen, of dat het ging om bomba's die een slaventocht hadden gemaakt en weer naar Afrika teruggebracht moesten worden. Voor de eerste optie, namelijk dat zij rechtstreeks van Afrika naar Nederland waren gereisd, is geen verklaring te geven. Het is in elk geval niet aannemelijk dat er op retourschepen bomba's werkzaam waren. Zij hadden een functie op slavenschepen en niet op andere schepen van de WIC. Waarschijnlijk moeten de notulen zo gelezen worden, dat het om twee bomba's ging die slaventochten naar Amerika hadden gemaakt en terug moesten naar Afrika. Wat verder opvalt is, dat niet *namens* de bomba's werd

opgetreden tijdens de vergadering van de Amsterdamse bewindhebbers, maar dat zij zelf tijdens de vergadering hun verzoek deden. Het was gebruik dat kapiteins en officieren toegang hadden tot vergaderingen van de bewindhebbers. Dat de bomba's hiertoe ook bevoegd waren, zoals uit het hier aangehaalde voorbeeld blijkt, bevestigt hun belangrijke positie in de slavenhandel. De *Delft* was een retourship dat pas op 21 augustus 1740 naar Afrika vertrok. Het schip werd inderdaad uitgereed door de kamer Maze.³⁷² Als deze bomba's inderdaad met de *Delft* naar Afrika waren teruggekeerd, betekende dit dat zij bijna een jaar in Nederland verbleven. Interessant is de opmerking dat de bomba's zich 'moeten laten vinden tot Rotterdam'. Dat betekende dat zij hoogstwaarschijnlijk in Rotterdam hun verblijf hadden. Misschien moest de kamer die een bepaald schip had uitgereed ook zorgdragen voor de huisvesting van de bomba's die tijdelijk in Nederland verbleven.

Ook in de archiefstukken over de *Leusden* wordt melding gemaakt van de aanwezigheid van bomba's, namelijk tijdens de zesde, negende en tiende reis van dit schip.³⁷³ Een belangrijke aanwijzing voor de bijzondere positie van de bomba's op slavenscheperen, is de afwikkeling van een opstand onder de gevangenen tijdens de zevende reis. Twee dagen na vertrek uit Afrika kwamen de gevangenen in verzet, volgens de Heren Tien onder leiding van de bomba's. Wat dit geval nog opvallender maakt is dat vanuit de WIC geen maatregelen tegen hen werden voorgesteld. Uit de brief aan de directeur-generaal werd slechts melding gemaakt van het voorval en het vermoeden dat de bomba's de leiders hiervan waren.³⁷⁴

De compagnie zorgde voor de uitrusting en kleding voor de bomba's als zij in Nederland verbleven. In de vergadering van de bewindhebbers van de kamer Amsterdam werd opdracht gegeven om voor twee bomba's uitrusting te kopen voor een bedrag van "vijftien tot twintig gulden".³⁷⁵ Een soortgelijk besluit werd in 1738 genomen ten behoeve van de bomba die op 4 december 1737 met het slavenschip *Duijnvlied* van Berbice was teruggekeerd.³⁷⁶

Ook op de schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC) voeren bomba's mee. Hieronder twee gevallen waarbij de bomba de ene keer als bespieder voor de kapitein optrad, de andere keer samenspande met de gevangenen. In 1756 voeren er bomba's mee op het schip de *Philadelphia* van de Middelburgsche Commercie Compagnie. De kapitein vermeldde in zijn logboek dat de bomba's hem hadden geïnformeerd over een opstand die beraamd werd om zowel de blanke bemanning als de bomba's zelf te vermoorden.

'Op den 26ten dito smorgens (...) de bombaas kwamen waarschauwen datter 6 van de mans slaafen waaren die voor genomen hadden om het schip af te loopen en de bombaas en de blanken te vermoorden. Liet aan stonds viesietieren en bevonden datter 6 mans waaren die de (...) voor de (...) weg hadden. Liet zij alstoen voor dat selve af straafen en in dobbelde voet en hand boeijen setten.'³⁷⁷

In 1765 meldde de kapitein van de *Vrouw Johanna Cores* dat, dankzij het verraad van enkele vrouwelijke gevangenen, een opstand was voorkomen. Volgens de kapitein waren de gevangenen van plan het schip te overmeesteren. De leider van de opstand was de bomba.

‘Vrijdag den 18 dito (...) maakte de slaven een oproer. Zij waren van sins het schip af te loopen waarvoor de bomba de operateur was het welke door eenige negerinnen verklikt. Wier hadden op versoek van de meester eenige mans slaven uijt de boeijen geslagen alsoo hij sijde dat sij siek waaren maar sagen dat haar self maar ziek de ouwen. Sloegen de selve weer in boeijen als meede de bomba.’³⁷⁸

Op advies van de scheeparts (de meester) waren de gevangenen “uijt de boeijen geslagen”, maar na het voorval werden zij weer geboeid. Ook de bomba onderging hetzelfde lot. Uit het verslag is niet op te maken wat er verder met hem gebeurde. De aanstelling van bomba’s op slavenschepen was dus ook tijdens de periode van de vrije vaart gebruikelijk. Het verslag uit 1765 toont aan dat in elk geval ook in dat jaar nog de aanwezigheid van bomba’s op slavenschepen een normale zaak was.

Met de aangehaalde voorbeelden en verslagen is duidelijk geworden dat op de slavenschepen van de WIC en later ook op die van de MCC bomba’s meevoeren. Of dit ertoe leidde dat de gevangenen beter werden behandeld is niet bekend. Er zal verder onderzoek gedaan moeten worden om meer inzicht te krijgen in het functioneren van de bomba’s. Daarbij kunnen vragen worden gesteld zoals: Wat was hun (etnische) herkomst? Waarom werden juist zij op de slavenschepen aangesteld? Wat was hun positie aan boord ten opzichte van de blanke officieren? Betekende de aanwezigheid van bomba’s op slavenschepen dat de gevangenen beter behandeld werden?

3.5 De behandeling van gevangenen aan boord van Nederlandse slavenschepen

Zoals gezegd zijn er, anders dan bij de Engelsen, geen documenten van Nederlandse kapiteins of andere betrokkenen bij de Nederlandse slavenhandel bekend, waarin verslag wordt gedaan over de behandeling van de gevangenen aan boord van de slavenschepen. De verslagen van de Engelse abolitionisten waren erop gericht de publieke opinie te overtuigen van het belang om de slavenhandel af te schaffen. De formele eisen (de instructies) die door de opdrachtgevers (WIC en MCC) werden gesteld aan de behandeling van de gevangenen tijdens de overtocht geven een indruk van een haast normaal transport van mensen met een schip van Afrika naar Amerika. Ook de ‘Noodige onderrichtingen’ van Gallandat wekken de indruk van mededogen en zorg voor de gevangenen. Of de kapiteins van de slavenschepen zich deze aanbevelingen van Gallandat aantrokken, is niet bekend.

In deze paragraaf wordt aan de hand van relevante instructies en de ‘Noodige onderrichtingen’ van Gallandat een beeld geschetst van de gang van zaken aan boord van

slavenschepen.³⁷⁹ Het gaat hierbij dus niet om de vraag hoe de gevangenen daadwerkelijk werden behandeld, maar hoe dit volgens de regels en instructies zou moeten gebeuren.

Het vervoeren van grote aantallen gevangenen zoals in de slavenhandel van de WIC gebruik was vergde speciale maatregelen. Een slaventocht kon worden onderscheiden in drie fasen. De eerste fase was die waarbij het slavenschip nog aan de Afrikaanse kust gelegen was en waarbij nog niet alle gevangenen aan boord waren. Deze fase kon weken en zelfs maanden duren. Dit was afhankelijk van het aanbod van gevangenen en of zij op één plaats of op verschillende plaatsen moesten worden opgehaald. De volgende fase betrof de oversteek naar Amerika. De tijd die hiermee gemoeid was had alles te maken met weersomstandigheden. Bij windstiltes en stormen duurde de reis veel langer dan bij gunstige weersomstandigheden. De derde fase ten slotte was de aankomst in Amerika en de ontschepping van de gevangenen.

3.5.1 Het verblijf aan boord voor vertrek uit Afrika

De slavenschepen van de WIC waren verplicht eerst naar Elmina te varen. Daar kregen zij instructies over de inschepping van gevangenen. In de Instructie voor schippers naar Angola en Elmina werd bepaald dat de kapitein diende te zorgen dat tijdens de reis het 'Negro-Combuys' in orde werd gemaakt.³⁸⁰ Dit slavenruim moest gereed zijn voor aankomst in Angola, zodat daar geen tijd verloren ging. Na aankomst in Afrika duurde het enige tijd voordat de kapitein het gewenste aantal gevangenen aan boord had. Soms kon het benodigde aantal gevangenen in Elmina worden gekocht, maar meestal moest het schip verschillende plaatsen aandoen voordat de overtocht naar Amerika kon worden gemaakt.

De kapitein diende te zorgen dat de gevangenen die hij kocht gezond waren en geen gebreken vertoonden. Daarbij moest hij proberen gevangenen te kopen in een verhouding van twee derde mannen en een derde vrouwen. Nadat de koop gesloten was, werden de gevangenen gebrandmerkt en aan boord gebracht. Daar moesten voorzorgsmaatregelen worden getroffen om te voorkomen dat zij vluchtten. De mensen werden daarom geboeid. Zolang het schip nog in Angola was, kregen zij het voedsel waar zij gewend aan waren. Belangrijk was ook dat de kapitein vóór vertrek 'twee Negros Trommels' kocht en een stuk hout om te trommelen. Deze trommels waren bedoeld voor 'vermaak en divertissement' van de gevangenen tijdens de overtocht.

3.5.2 De overtocht

De mannelijke gevangenen waren tijdens de reis meestal geboeid. Elke ochtend moest de kapitein de gevangenen 'by quartieren laten boven komen'. Dit kan betekenen dat de gevangenen door de ploeg die dan de wacht had (het kwartier) naar het bovendeck

moesten worden gebracht. Het kan ook betekenen dat de gevangenen in groepen (telkens een vierde van het aantal gevangenen) naar het bovendek moesten worden begeleid. De tweede verklaring lijkt het meest waarschijnlijk, omdat het grote aantal gevangenen hoogstwaarschijnlijk niet in één keer kon worden verplaatst. Vervolgens werd het slavenruim schoongemaakt en gespoeld. Dit gebeurde door de ruimte met hete azijn te besprenkelen. Om de stank uit de ruimte te verdrijven moest er, nadat de luiken waren gesloten, een hete kogel in een pot met pek worden gedaan. Ook kon er een beetje buskruit op een gloeiende steen of kogel worden uitgestort. Gallandat adviseerde om de luiken zo veel mogelijk open te houden, tochtgaten te maken en koelzeilen te gebruiken.

Het dek (bovenschip) moest elke dag geschrobd en gespoeld worden. Ook het slavenruim moest elke dag 'gereinigd' worden. Bovendien moesten de slavenverblijven twee keer per week worden geschuurd en schoongemaakt. Dit was waarschijnlijk iets anders dan 'gereinigd worden'. Hiervoor werden gevangenen ingezet. Vooral de mensen die de neiging hadden scheurbuik te krijgen hadden hier volgens Gallandat, baat bij, omdat beweging deze ziekte kon stoppen. Het schoonmaken moest 's morgens om tien uur beginnen; de ruimte was dan tegen de avond, als de gevangenen er weer naar toe moesten, droog genoeg. De gevangenen moesten zich elke dag wassen. Diegenen die dat niet wilden werden daartoe gedwongen. Ook moest het hoofdhaar regelmatig geschoren worden.

Als het donker was werden twee of drie lampen in het slavenruim aangestoken. Het luik naar het ruim bleef open, en boven dat luik moesten genoeg lampen worden gehangen, zodat men zicht had op wat er beneden in het slavenruim gebeurde. Hiermee werd voorkomen dat de gevangenen het schip zouden overmeesteren of andere acties ondernemen. Zieken moesten onmiddellijk worden afgezonderd van de gezonde mensen, om besmetting te voorkomen. Belangrijk was ervoor te zorgen dat de gevangenen geen zout water dronken, omdat zij hierdoor 'de loop' konden krijgen. Seksuele contacten met de vrouwelijke gevangenen waren ten strengste verboden.

Opstanden konden voorkomen worden door de gevangenen goed te behandelen. De oorzaak van opstanden was volgens Gallandat meestal de slechte behandeling van de gevangenen door de bemanning:

'Ik ben van oordeel dat de opstanden, welke onder de slaven zoo dikwyls plaats hebben, veel eer aan het kwaad gedrag van het scheepsvolk moeten toegeschreven worden, dan aan de vrees om door de blanken gegeten te worden, of aan de natuurlyke genegenheid om hunne vryheid weder te bekomen.'

Voor klachten over hun behandeling konden de gevangenen terecht bij de bomba:

'Men moet de slaven op een bescheiden wyze aanzeggen, dat zy zig goedwillig aan hun noodlot moeten onderwerpen, de blanken gehoorzaam zyn, geen

kwaad doen, of dat zy op de allerstrengste wyze zullen gestrafd worden; doch dat, indien zy door de blanken beledigd worden, zy aan de officieren of aan de *Bomba* moeten klaagen, en dat zy dan aanstonds recht zullen bekomen.’

Zo vaak de omstandigheden dat toelieten moesten de gevangenen de gelegenheid krijgen om te dansen (*bailliaaren*). Dat was goed voor hun ‘welstand en gezondheid’:

‘Het is noodzakelyk aan de slaven de vryheid te geven om te dansen, of, (gelyk de scheepslieden het noemen) *bailliaaren*, zoo dikwils de omstandigheden het eenigzins toelaaten; ten dien einde is het zeer dienstig een trommel en andere speeltuigen aan boord te hebben, om ze daar toe aan te zetten en op te wekken, wyl die lichaamsoeffeninge, waarop zy zeer verzot zyn, hun niet alleen een byzonder vermaak verschaft, maar ook grootelyks tot derzelver welstand en gezondheid bevorderlyk is.’

Deze aanbeveling van Gallandat wekt een andere indruk dan de manier waarop het, eerder besproken, verplichte dansen op Engelse slavenschepen gebeurde.

Bij de danspartijen moest er wel voor gezorgd worden de verschillende etnische groepen niet samen te laten dansen. Omdat de mensen elkaars taal niet verstonden en ook hun muziek en dans verschilden, kon dit tot problemen leiden. In de instructie voor kapitein Andries Graan van de *Leusden* werd bepaald: ‘Ook zal hij ze somtijds in de platvoet laten dansen.’³⁸¹ Dat betekent dat er gelegenheid tot dansen werd gegeven tussen vier uur ’s middags en acht uur ’s avonds (de platvoet). Ook in de Instructie voor schippers naar Elmina en Angola was een dergelijke bepaling opgenomen:

‘Voor Angola leggende zal van ’t land zoeken te bekomen twee Negros Trommels, met en beneffens een stuk Hout genaamt Palo de Taculo, om te dienen tot vermaak ende divertissement van de Slaven.’

De hier aangehaalde Instructies en de aanwijzingen van Gallandat, roepen een ander beeld op dan het op Engelse schepen gebruikelijke ‘dancing the slaves’ zoals in deel 2 §3.2 besproken is. Volgens de verslagen van de Engelse abolitionisten werden de gevangenen onder grote dwang en met geweld gedwongen te dansen, terwijl hier de indruk ontstaat van een humane aanpak door de Nederlanders. Hoe deze lichaams-oefeningen daadwerkelijk plaatsvonden kan, door het ontbreken van ooggetuigen-verslagen, niet worden vastgesteld. Vanuit een welbegrepen eigenbelang van de vervoerder lijkt het aannemelijk dat men probeerde, ook door middel van dansen, de gevangenen in een zo goed mogelijke conditie te houden voor verkoop in Amerika. De gevangenen moesten elke dag door de scheepsarts onderzocht worden: ‘De heelmeesters moeten dagelyks alle de slaven naauwkeurig visiteren, en een byzondere zorg en oplettenheid omtrent de zieken hebben.’ Op een schip met gemiddeld zevenhonderd gevangenen lijkt het niet realistisch dat zij elke dag door de scheeps-arts werden onderzocht. Van diegenen die ziek waren of tekenen vertoonden dat zij

ziek zouden worden moesten de boeien afgehaald worden. Volgens Gallandat moest dat ook ‘wanneer zy treurig zyn’. Ook moest ervoor worden gezorgd dat de gevangenen niet in het ruim hun behoeften deden. Gallandat hekelde de gewoonte van sommige kapiteins om ‘s nachts een ton in het slavenruim te plaatsen ‘wyl de stank welk daar door in ‘t schip veroorzaakt wordt, niet dan zeer nadeelig voor de gezondheid kan zyn’. Welke andere methode er toegepast kon worden zodat de gevangenen ‘s nachts hun behoefte konden doen wordt door Gallandat niet vermeld.

In de Instructie voor schippers naar Elmina en Angola werd bepaald dat de kapitein uit Angola een ‘partye Milhio’ (giert) moest meenemen en twee grote stenen. De bedoeling was dat de vrouwelijke gevangenen met de stenen de giert fijn wreven en klaarmaakten voor de zieken. Hierdoor bleven deze vrouwen ook ‘frisser en gesonder’. De gevangenen moesten om negen uur in de ochtend en omstreeks vijf uur in de middag te eten krijgen. Het menu was niet uitgebreid te noemen. Bij de ochtendmaaltijd kregen de gevangenen gort, en bij het middagmaal bonen. Om voor afwisseling te zorgen werden de maaltijden soms gewisseld: dus ‘s ochtends bonen in plaats van gort, en omgekeerd. De gort werd klaargemaakt met stukjes spek. Men ging daarbij uit van ongeveer 18 tot 20 pond spek voor 400 personen. In iedere etensbak moest eerst een beetje palmolie worden gegoten. Na het ochtend- en het middageten kregen de gevangenen te drinken. Behalve de hoofdmaaltijden bestaande uit gort en bonen kregen de gevangenen driemaal per week afwisselend een scheepsbescuit, brandewijn of tabak en pijpen. In de Instructie voor Andries Graan van de *Leusden* was ook een dergelijke bepaling opgenomen:

‘Meede werd den schipper gerecommandeert (...), de slaven eens ter week den eenen dag een wijnigie brandewijn den anderen een halve bescuit en weederom op een anderen dag een wijnigie tabaq doen uijtdeelen om hen alsoo in vroolijheid te houden.’

Over elke overleden gevangene moest de kapitein een verslag maken waarbij de oorzaak, het tijdstip en de datum van overlijden werden vermeld. Ook moest het geslacht van de overledene worden vermeld, met een onderscheid in mannen, vrouwen, jongens en meisjes (artikel XL Instructie voor schippers naar Elmina en Angola).

3.5.3 *Aankomst in Amerika*

Na aankomst in Amerika werden de gevangenen overgedragen aan de vertegenwoordigers van de WIC. Om hen te laten wennen aan het water van het land van aankomst kregen zij zolang zij nog aan boord waren in de ochtend van de scheepsvoorraad water te drinken en in de middag het water van het land. De gevangenen werden voordat zij als slaven in openbare verkoop werden gebracht enkele dagen in het slavenmagazijn gehouden. In het kader van deze studie wordt hier niet verder op ingegaan.