

# P. C. Emmer

## 1500-1850



## De grote sterfte

Zodra de kapitein het aantal slaven had ingekocht dat in zijn instructies stond vermeld, kon hij koers zetten naar het Caribische gebied. Natuurlijk moest er eerst voldoende water en voedsel aan boord worden genomen. Het schip had wel slavenvoedsel uit Nederland meegenomen, zoals gezouten vlees en bonen, maar de meeste kapiteins vonden het verstandig de slaven naast deze traditionele scheepskost eten uit eigen land voor te zetten. Dat was een van de pogingen ziekten onder de slaven tegen te gaan. Andere maatregelen waren het regelmatig luchten van de slaven aan dek en het goed schoonhouden en uitroken van het ruim. Veel andere middelen waren er niet; tegen het uitbreken van besmettelijke ziekten aan boord stond men vrijwel machteloos. Dat maakte de oversteek tussen Afrika en Amerika een race tegen de tijd. Hoe meer slaven er aan boord stierven, des te kleiner was de kans om de reis met winst af te sluiten.

Nu was een zeereis vroeger voor iedereen vol risico's, maar in de slavenvaart waren er wel bijzonder veel. Zo bedroeg de sterfte onder de verbannen strafgevangenen en landverhuizers tijdens de reis naar Noord-Amerika of naar Australië ten hoogste een derde van die onder de slaven. Gretig gebruikten de tegenstanders van de slavenhandel deze hoge sterftepercentages in hun campagnes. Voor hen lag de oorzaak voor de hand, namelijk de schandalige behandeling van de slaven tijdens de reis. Tegelijk echter pleitten de abolitionisten ervoor om de slavenhandel te verbieden met het oog op de grote sterfte onder de *bemannings* van de slavenschepen. Dat schiep verwarring. Werd die dan ook zo uitzonderlijk slecht behandeld?

Zonder het te weten sneden de tegenstanders van de slavenhandel met hun propaganda een onoplosbaar probleem aan. Werd de extreem hoge sterfte aan boord van de slavenschepen inderdaad veroorzaakt door de slechte behandeling? Dan zou een betere verzorging aan boord inderdaad geholpen hebben en zelfs een economische noodzaak zijn geweest. Of zat de zaak anders in elkaar en maakte de behandeling aan boord geen verschil, omdat de slaven toch al in een verzwakte conditie aan boord waren gekomen en stierven ten gevolge van de meegebrachte besmettelijke ziekten, waarvan

de bemanning ook het slachtoffer werd? De studie van alle beschikbare sterftecijfers geeft hierover geen definitief uitsluitsel. Inderdaad kwamen de meeste slaven verzwakt en in een slechte conditie op de kust aan, zeker in tijden van voedselschaarste. Daaraan kon een scheepsarts tijdens de oversteek weinig meer doen. Maar voor een deel kan de hoge sterfte op de slavenschepen ook hebben samengehangen met de omstandigheden waaronder de zeereis moest plaatsvinden. Daarop hadden de rederijen en de scheepsbemanning wel degelijk invloed.

Op zich lijkt de rampzalige invloed van besmettelijke ziekten bij de intercontinentale slavenreizen voor de hand te liggen. Zulke ziekten maakten ook veel slachtoffers onder de bemanningen van de slavenschepen. Hun kans om dood te gaan was zelfs groter dan die van de slaven, doordat ze langer aan boord waren. De bemanning voer immers mee op alle drie trajecten van een slavenreis: van Nederland naar Afrika, van Afrika naar West-Indië en vervolgens weer naar huis. De matrozen waren bij aanmonstering wel gekeurd, maar hun overlijden bezorgde de rederij heel wat minder financieel nadeel dan de sterfte onder de slaven. Een slavenschip had bij vertrek uit Nederland meestal zo'n dertig tot veertig zeelieden aan boord en tot het moment waarop het schip in West-Indië was aangekomen, was er voor hen voldoende werk. Op de terugreis naar Europa kon het schip met aanzienlijk minder bemanningsleden toe; er waren toch geen slaven meer aan boord. Waren er dus tijdens het voorafgaande deel der reis opvarenden overleden of gedrost, dan was dat voor de rederij wel zo voordelig.

De dood van een slaaf tijdens de reis betekende juist een groot financieel verlies, zowel voor de rederij als voor de officieren van een slavenschip. Daarom dringt de vraag zich op waarom men niet heeft getracht in ieder geval die doodsoorzaken uit te bannen waarop de arts invloed had. Helaas waren de scheepsartsen in die tijd niet in staat om vast te stellen aan welke ziekten nu wel en aan welke niets te doen was. Zo werd er onvoldoende aandacht gegeven aan het feit dat de slaven tijdens hun reis een chronisch tekort aan drinkwater hadden. In een tropisch klimaat is een verbruik van drie liter per persoon per dag wenselijk, maar de slaven kregen niet meer dan één liter en meestal werd het rantsoen tegen het einde van de reis nog

kleiner. Dit had tot gevolg dat de slaven door uitdroging niet meer konden eten. Hun ogen vielen diep weg in de kassen en hun tong werd dik. De scheepschirurgijnen zagen deze verschijnselen wel, maar waren ervan overtuigd dat de slaven moedwillig eten weigerden en een natuurlijke aanleg voor melancholie hadden. Als remedie dienden ze aderlating en purgeermiddelen toe, en die maakten de zaak alleen maar erger.

Het tekort aan drinkwater werd nog verergerd door de hoge temperatuur in het ruim. Natuurlijk werden de slaven wel van tijd tot tijd aan dek gelucht, maar tijdens slecht weer bleven de slaven onderdeks. Daar kon de temperatuur oplopen tot rond de 40 graden Celsius. De slaven lagen en zaten dicht op elkaar geperst. Per persoon was er ongeveer dezelfde ruimte ter beschikking als voor een economy-classpassagier in een Boeing 747. Een vliegreis zonder tussenlanding duurt echter ten hoogste tien tot twaalf uur en een slavenreis nam minimaal een maand in beslag. Onder zulke omstandigheden zorgde niet alleen transpiratie voor veel vocht- en zoutverlies bij de slaven, maar ook de koorts, die het gevolg was van een infectie van het maagdarmkanaal. Zo'n infectie met bacteriën kon al ontstaan door met ongewassen handen te eten, terwijl het drinkwater vaak amoeben bevatte, waarvan toen niemand weet had. Na een besmetting had de zieke slaaf vaak dunne en bloederige ontlasting, waardoor de amoebedysenterie de naam 'rodeloop' kreeg. De scheepschirurgijnen stonden machteloos. Het voedsel waar zulke zieke slaven baat bij zouden hebben, diende veel proteïne en vitamines te bevatten. Maar daar was geen sprake van. Het slaveneten aan boord bestond bijna uitsluitend uit koolhydraten, en dat was precies verkeerdt.

Pas in de loop van de achttiende eeuw kregen de scheepsartsen in de gaten dat de hoeveelheid water en zout aan boord en de temperatuur in het ruim van grote invloed waren op de sterfte. Er werden op Engelse schepen experimenten uitgevoerd met een kunstmatige ventilator om de temperatuur onderdeks te drukken. Nog in 1817, toen de Nederlandse en Engelse slavenhandel al verboden waren, schreef J. A. de Marrée, lange jaren ambtenaar op het Nederlandse fort Elmina, dat de Engelsen op hun schepen soms gebruikmaakten van een ventilator 'of luchtverwekker, die uit een aan een lange stok

vastgemaakt zeildoek bestont, welke tusschen de masten over het grote luik hing en aldaar eindigde, doch van boven eene grote opening had, die tegen de wind werd gekeerd en tamelijk versche lucht tusschen deks veroorzaakte. Daarna had men machines in de kajuit, met vleugels voorzien, waar mede door eene opening de versche lucht door een luik kon worden ingebracht.' Op den duur wisten de tegenstanders van de slavenhandel zelfs te bereiken dat er op Engelse schepen per slaaf een wettelijk vastgesteld minimum aan bewegingsruimte beschikbaar diende te zijn. Terecht wezen de abolitionisten erop dat zelfs de armste landverhuizer uit Europa over veel meer ruimte aan boord beschikte dan een slaaf.

Overigens is het laatste woord over de sterfte aan boord van de slavenschepen nog niet gesproken. Was het oopenpakken van de slaven door de hoge sterfte nadelig geweest, dan hadden de rederijen alleen al uit bedrijfseconomische redenen hun kapiteins wel bevolen minder slaven aan boord te nemen. Dat gebeurde ook wel, en al geruime tijd voor de afkondiging van wettelijke bepalingen verminderde het aantal slaven in verhouding tot de tonnage van de slavenschepen. Helaas bleek er geen sprake te zijn van een evenredige daling van de sterfte onder de slaven. De sterftcijfers in de slavenvaart bleven ongekend hoog. Gemiddeld stierven 50 tot 60 slaven per duizend per maand, terwijl dat promillage voor de bemanning op de schepen van de v o c 14,5 bedroeg. Voor de strafgevangenen op weg van Engeland naar Australië was dat 11,3, en na 1815 zelfs niet meer dan 2,4.

Overigens is er nog onlangs een studie verschenen waarin de hoofdoorzaak van de sterfte onder de slaven weer in Afrika gesitueerd wordt. De analyse van alle sterftepercentages die tot nu toe bekend zijn, maakt duidelijk dat er op dat punt grote verschillen bestonden tussen de inkoopgebieden in West-Afrika onderling. Slaven afkomstig uit gebieden met voldoende neerslag en met een goede voedselvoorziening beschikten over veel meer weerstand tijdens de reis dan slaven die afkomstig waren uit gebieden met onregelmatige regenval en met veel hongersnoden. Voorts was de sterfte altijd veel groter als nog meer zwangere vrouwen, baby's en kinderen aan boord waren dan in de slavenhandel normaal was. Dat waren beruchte risicogroepen, ook onder de Europese landverhuizers.

De grote verschillen in lichamelijk welzijn verklaren ook waarom de sterftecijfers op slavenschepen uit verschillende landen zo uiteenliepen. De sterfte was het laagst op de Engelse slavenschepen, waar per dag gemiddeld 1 op de duizend slaven stierf, op de Franse slavenschepen was dat ruim 1,5 en op de Nederlandse slavenschepen ruim 2. Cijfers over de Portugese slavenhandel ontbreken. Deze cijfers zouden er heel anders uitzien als de Engelsen hun slaven hadden ingekocht in die gebieden waar de Nederlanders dat meestal deden. De Nederlandse slavenkapiteins hadden de sterfte aan boord van hun schepen dus kunnen laten dalen door alleen slaven op de Goudkust in te kopen, en niet in Angola.

Konden de Nederlanders slavenhalers hun handen dan in onschuld wassen ondanks de hoge sterfte aan boord van hun schepen? Nee, want betere medische verzorging aan boord had wel degelijk enig effect. Het bewijs daarvoor levert de Engelse slavenhandel, die wel tien keer zo groot was als de Nederlandse. Daardoor waren er in Engeland veel meer rederijen, zeelieden en artsen in het vervoer van slaven gespecialiseerd dan in ons land. Die grote ervaring resulteerde in een betere bestrijding van de infectieziekten. Dat heeft ertoe bijgedragen dat na 1790 de sterfte aan boord scherp daalde, hoewel de Engelse slavenschepen grotendeels op dezelfde plaatsen slaven kochten als daarvoor. Daarom kan alleen de strenge en wettelijk vereiste controle op het werk van de scheepsartsen deze verbetering in het slavenvervoer verklaren. In Nederland keek men met jaloezie naar de vele verbeteringen die in de Engelse slavenhandel werden ingevoerd. Er werd in ons land wel over de 'scheepsgeneeskunde' inclusief die van de slavenhandel gepubliceerd, maar daar bleef het bij.

### Het gevecht tegen de dood

'De eerste zaak, waar op men behoort acht te geven, is om aan de slaven zoo veel verversching van zuijvere en gezonde lucht te bezorgen als eenigzints mogelijk is.' Hiermee begint dokter Gallandat de eerste van zes aanbevelingen om de sterfte onder de slaven aan

boord van een slavenschip te laten dalen in zijn *Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaaren*, uitgegeven te Middelburg in 1769. Veel van wat Gallandat zijn collega's aanbeval was gebaseerd op ervaring, en daar ontbrak het veel chirurgijnen aan. De meesten waren nieuwelingen, want meer dan de helft van de scheepsartsen overleefden de eerste slavenreis niet.

Het boekje van Gallandat beschrijft in nog geen veertig bladzijden hoe een arts op een slavenschip het best kon handelen. Deze functionaris bepaalde meestal welke slaven er in Afrika werden ingekocht. Die beslissing was van grote invloed op het feit of er winst of verlies op een reis werd gemaakt. Oude, dove, blinde en ernstig zieke slaven brachten in West-Indië nauwelijks iets op. Die moest de scheepsarts dus afwijzen, hoewel 'geen coquette [mooi, jong meisje] in 't vaderland zoo bezorgd [is] om zig wel te kappen als de negerkooplieden om hunne oude slaven, wanneer zij die verkoopen willen, wel op te schikken en een goed oog te geven. Zij worden gewaschen, gewreven, gesmeerd, geschoren; grijze hairen worden geverfd of uitgetrokken, zoo wel die van den baard als van 't hoofd [...]. Vandaar dat de scheepsarts 'altoos een kwaad vermoeden [moet] hebben, wanneer er op 't hoofd kaale plekken ontdekt worden. Voor 't overige moet hij ook acht geven op de slapheid van de borsten der vrouwen, op de rimpels van de huid, of de slaaf tanden ontbeert, enz. om hier door ten naasten bij den ouderdom te kunnen ontdekken en bepalen.'

Het is opvallend hoeveel zorgen Gallandat zich maakt over het welzijn van de slaven, zonder overigens ooit de slavenhandel zelf ter discussie te stellen. Hij wil helpen, niet veranderen. 'De heelmeeesters moeten dagelijks alle de slaven naauwkeurig visiteren, en een bijzondere zorg en oplettendheid omtrent de zieken hebben; zij moeten er in sommige opzichten vaders van zijn, zij moeten ze zoo veel gemak verschaffen als mogelijk is; zij moeten zorg dragen dat zij uit de boeien geslagen worden, niet alleen wanneer zij ziek zijn, maar ook wanneer zij eenige dispositie hebben om ziek of scheurbuikig te worden, en wanneer zij treurig zijn, 't geen doorgaans een aanstaande ziekte voorspelt. Zij moeten hunne gedachten laten gaan op al 't gene tot hunne behoudenis eenigzins kan strekken, en met één woord alles in het werk te stellen wat hun droevig noodlot kan

verzachten; te dien einde moeten ook de bevelhebbers, zoo veel als mogelijk is, de ververschingen koopen, welke de heelmeesters oordelen voor de slaven dienstig te zijn, en vooral zorge dragen dat zij geen gebrek aan water hebben.'

Uit deze opmerkingen wordt duidelijk dat Gallandat sympathie en zelfs medelijden met de slaven had, maar dat hij accepteerde dat de plantages in de West en het winststreven van de rederijen die handel nu eenmaal noodzakelijk maakten. Onder die omstandigheden moest de scheepsarts proberen er het beste van te maken, en Gallandat doet daarvoor een aantal aanbevelingen. Zo wijst de dokter er in zijn eerste aanbevelingen op dat de slaven in ieder geval altijd voldoende frisse lucht nodig hebben, want in het ruim kan het knap benauwd worden. 'De broeying, ademtochten en uitwaasemingen van zoo veel gezonde menschen zijn immers alleen in staat om zuiverste lucht te bederven.' Hoe moet het dan wanneer zich daar onder een aantal zieken bevinden? Het zou het mooist zijn als elk slavenschip voor de luchtverversing tussendeks 'blaasbalgen, vuurwerktuigen, windraderenen en ventilators' aan boord zou hebben, maar 'zouden de reders wel ooit tot die onkosten overstappen'? Nee, en de reders zullen evenmin grotere en ruimere schepen in de vaart brengen, omdat ze dan meer belasting aan de wic zouden moeten betalen. Onder zulke omstandigheden zit er niets anders op dan de bestaande middelen voor de luchtverversing zo goed mogelijk te gebruiken. 'Door buskruit in den brand te steken; door rooking van wierook, jeneverbessen, enz. en door de besproeying met azijn of limoenzap. Al deze middelen moeten met oordeel en alle oplettendheid in 't werk gesteld worden, vooral wanneer het weer en de gelegenheid toelaaten dat de slaven eenigen tijd op 't dek blijven, opdat zij daarna hunne slaapplaatsen weder kunnen betrekken, om er de verkwikking van een frisse lucht en aangenaamen reuk te genieten.'

Vervolgens wijst Gallandat op de noodzaak om het dek van het schip elke dag grondig schoon te maken. Voor de slavenverblijven is twee keer per week genoeg. De slaven zelf moeten in de gelegenheid worden gesteld zich dagelijks te wassen 'en de onwilligen daartoe te dwingen; acht geven dat hun hoofdhaar geschoren worden, dat zij geen vuiligheid omlaag doen en dat de zieken een afgezonderde legplaats hebben'.



Ook wijst Gallandat op het belang om tijdens de reis over voldoende levensmiddelen te beschikken. Bovendien is het verstandig om op de kust van Afrika extra voedsel voor de slaven in te kopen, zoals meel, aardknollen en bananen, maar vooral citroenen, 'zoo om ze langzamerhand aan de paardeboonen en scheepsgort te doen gewennen, als om het scheurbuik en andere kwalen voor te komen'.

Verder is het absoluut noodzakelijk voldoende goed water mee te nemen, maar in West-Afrika was meestal geen goed water te krijgen. Om het besmettingsgevaar tegen te gaan zou eigenlijk al het water gekookt moeten worden voordat het werd gedronken, 'doch dit is aan boord van een slavenschip niet wel doenelijk; men heeft dikwijls moeyte genoeg om het zelve alleenlijk voor de zieken gekookt te krijgen'.

Tot slot wijst Gallandat zijn lezers op een voorzorgsmaatregel die vaak vergeten werd: neem voldoende katten op een slavenreis mee. Zo niet, dan kunnen ratten en muizen de opvarenden 'in levensgevaar brengen met het doorbijten van de victualie- en watervaten'. Mogelijk zouden ook zieke slaven die te zwak zijn om zich te weren, door ratten kunnen worden gebeten.

Niet alleen lichamelijke ziekten waren de oorzaak van de hoge sterfte. Veel slaven verlangden naar de dood als ze dicht bijeengepakt zeeziek in een bedompt en slingerend ruim lagen, waar het naar uitwerpselen, zweet, urine en menstruatievocht rook. Steeds moest de bemanning er bij het luchten aan dek op bedacht zijn dat een aantal slaven zelfmoord wilde plegen door in zee te springen. Tegen deze psychische spanningen stond de scheepsarts eveneens machteloos. Hij kon namelijk nauwelijks met zijn zwarte patiënten communiceren. Vandaar dat Gallandat aanbeveelt 'dat men aan de slaven, zoo dra zij gekocht zijn, te kennen geeft, dat zij geen kwaad te wachten hebben, dat de blanken geen menschen-eeters zijn; dat zij de negers koopen om dezelve naar een goed land te voeren, alwaar zij veel van hunne landslieden zullen vinden, en alleenlijk tot de landbouw gebruikt worden'. Het is niet waarschijnlijk dat de slaven zich door zulke woorden lieten geruststellen, aangenomen dat ze de inhoud ervan hadden begrepen.

De bemanningsleden van een slavenschip konden de slaven niet veel morele steun geven. De zeelieden zagen hun gedwongen passa-

giers eerder als vijanden dan als lotgenoten. Troost moesten de slaven maar bij elkaar zoeken. Zelfs dat was niet altijd gemakkelijk, want de slaven spraken veel verschillende talen. Het is trouwens maar de vraag of de bemanning zich wel veel inspanning wilde getroosten om het lot van hun gedwongen passagiers te verzachten. Volgens Gallandat vormde een goede behandeling juist de beste basis voor een geslaagde oversteek. 'Deze aanmerking zoude misschien onnodig zijn, indien alle de slaafhandelaren lieden van goed gedrag, bescheiden, mededogend, geschikt waren, en slechts de voornaamste Christelijke deugden bezaten. De ondervinding leert dat wanneer een scheeps-bevelhebber geschikt is, en de officieren en matrozen met een goed voorbeeld voorgaat, de slaven binnen scheeps-boord geregeerd kunnen worden. Ik ben van oordeel dat de opstanden, welke onder de slaven zoo dikwijls 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 natuurlijke genegenheid om hunne vrijheid werder te bekomen.'

## De middenpassage volgens Equiano

De gevangenneming, de lange reis naar de kust, het verblijf in een slavenverblijf, de verkoop aan de Europeanen – het moeten allemaal vreemde en beangstigende gebeurtenissen zijn geweest, in het bijzonder voor de jonge slaven. Maar dat alles speelde zich af in Afrika, onder Afrikanen. Zodra de slaaf aan boord van een slavenschip was gebracht, kwam hij in een andere wereld. Deels was die wereld Europees, maar deels ook niet, want volgeladen slavenschepen voeren nooit naar Europa.

Er zijn nauwelijks getuigenissen van slaven over hun gedwongen verblijf aan boord. Eén keer bericht een vertegenwoordiger van de MCC te Essequibo aan de directie dat hij een slaaf direct na aankomst in de kolonie had gevraagd of hij honger had geleden op het schip van de compagnie. De slaaf had daarop ontkennend geantwoord. 'Neen, wij hebben redelijk wel te eten gehad, maar het was alle dagen klappen, slaen en vloeken en vooral de kinderen kennen dit niet doorstaen.'

Alleen Equiano vertelt uitvoerig over zijn reis naar de West. 'Het eerste wat ik zag toen ik aankwam aan de Afrikaanse kust, was de zee met een slavenschip dat daar voor anker lag en op lading wachtte. Dit vervulde mij met verbazing, die weldra in ontzetting omsloeg toen ik aan boord werd gebracht. Ik werd onmiddellijk door een paar bemanningsleden beetgepakt en heen en weer geschud om te zien of ik gezond was, en ik was er nu van overtuigd dat ik terechtgekomen was in een wereld van boze geesten, die mij zouden doden. Hun huidskleur was ook zo anders dan de onze, net als hun lange

haar en de taal die zij spraken (die heel anders was dan ik ooit had gehoord). Dat werkte allemaal samen om mij in dat geloof te versterken. Zo groot waren op dat moment mijn ontzetting en angst dat ik als ik tienduizend werelden had bezeten, ik daar vrijwillig afstand van zou hebben gedaan om mijn positie te verruilen met die van de minste slaaf in mijn eigen land. Ook toen ik het schip rondkeek en een groot fornuis van koper zag koken en een menigte zwarte mensen zag die aaneengeketend waren terwijl elk van hun gelaatstrekken wanhoop en verdriet uitdrukte, toen twijfelde ik niet langer aan mijn lot. Geheel met afgrijzen vervuld en door angst overmand viel ik bewegingloos op het dek en ik raakte buiten bewustzijn. Toen ik een beetje bijkwam, zag ik een paar zwarte mensen rondom mij staan, die naar ik dacht behoorden bij degenen die mij aan boord hadden gebracht en daarvoor waren betaald; zij praatten tegen mij om mij op te vrolijken, maar alles was vergeefs. Ik vroeg hun of wij zouden worden opgegeten door die blanke mannen met hun vreselijke uiterlijk, hun rode gezichten en losse haren. Zij vertelden mij dat dat niet zou gebeuren, en een van de bemanningsleden bracht mij een klein beetje geestrijk vocht in een wijnglas, maar omdat ik bang voor hem was, durfde ik het niet uit zijn hand te nemen. Daarop nam een van de zwarten het van hen aan en gaf het aan mij en ik liet een weinig langs mijn verhemelte glijden, wat mij niet zozeer tot nieuw leven bracht zoals zij hadden gedacht, maar mij in de grootste verwarring bracht door het vreemde gevoel dat ik daarvan kreeg, aangezien ik nog nooit enige sterkedrank had geproefd. Kort hierna vertrokken de zwarten die mij aan boord hadden gebracht, en ik bleef achter, overgelaten aan de wanhoop.

Ik zag mij nu beroofd van elke kans om terug te keren naar mijn geboorteland, en zelfs van het geringste straaltje hoop om weer de kust te bereiken, die ik nu als vriendschappelijk beschouwde; en ik verlangde zelfs naar mijn vroegere slavernij, waaraan ik de voorkeur gaf boven mijn onwetendheid over wat ik nog moest ondergaan. Ik kreeg niet lang de tijd om toe te geven aan mijn verdriet. Weldra werd ik benedendeks gebracht, en daar kregen mijn neusgaten een begroeting zoals ik nog nooit in mijn leven had meegemaakt. Door de verfoeilijkheid van de stank en ook door het huilen werd ik zo ziek en beroerd dat ik niet kon eten, of zelfs maar het minste verlan-

gen had om iets te proeven. Ik verlangde nu naar de laatste vriend, de dood, om mij te verlossen; maar spoedig boden twee blanke mannen mij etenswaren aan, en toen ik weigerde te eten, hield een van hen mij vast bij de handen en hij legde mij over de windas en bond mijn voeten, terwijl de ander mij zwaar geselde. Ik had zoiets nog nooit eerder meegemaakt en al was ik onbekend met het water, toch zou ik, als ik over de netten had kunnen komen, overboord zijn gesprongen, maar dat ging niet; en bovendien bleef de bemanning ons, die benedendeks waren vastgeketend, zeer nauwlettend gadeslaan, opdat wij niet in het water zouden springen.

Ik had onder mijn eigen volk nog nooit zulke gevallen van brute wreedheid gezien, en dit niet alleen tegenover ons zwarten, maar ook tegenover sommige blanken zelf. Een blanke man in het bijzonder werd, toen wij aan dek mochten, zo ongenadig bij de fokkenmast afgeranseld met een groot touw dat hij als gevolg daarvan overleed; en zij wierpen hem overboord zoals zij gedaan zouden hebben met een beest. Daarom vreesde ik deze mensen nog meer en ik verwachtte niets minder dan op dezelfde manier te worden behandeld.

De stank van het ruim was tijdens ons verblijf aan de kust zo onverdraaglijk vies dat het gevaarlijk was om daar enige tijd te verblijven, en sommigen van ons hadden toestemming gekregen om aan dek te blijven voor frisse lucht; maar nu de hele scheepslanding werd samengepakt, werd het absoluut pestilent. De benauwdheid van het ruim en de hitte van het klimaat, gevoegd bij het aantal in het schip, dat zo overvol was dat elk van ons nauwelijks ruimte had om zich om te draaien, verstikten ons bijna. Dit leidde tot overvloedig transpireren, zodat de lucht spoedig ongeschikt werd om in te ademen. Die vieze lucht veroorzaakte een ziekte onder de slaven, waar velen aan stierven en zodoende het slachtoffer werden van de zorgeloze gierigheid, als ik dit zo mag zeggen, van hun aankopers. Deze ellendige toestand werd nog verergerd door de ontvellingen van de kettingen, die nu onverdraaglijk werden, en het vuil van de noodzakelijke tonnen, waar de kinderen vaak in vielen en bijna verstikten. De kreten van de vrouwen en het gekreun van de stervenden maakten het geheel tot een afschrikwekkend schouwspel dat haast onvoorstelbaar was.'