

Dick Harrison

'Een bijzonder
stoutmoedig historicus.'
**** NRC HANDELSBLAD

De geschiedenis van de slavernij

VAN MESOPOTAMIË TOT
MODERNE MENSENHANDEL



DE GESCHIEDENIS VAN DE SLAVERNIJ

Eerder verschenen van Dick Harrison bij Uitgeverij Omniboek:
De Dertigjarige Oorlog. De allereerste wereldoorlog 1618-1648 (2018).

Dick Harrison

De geschiedenis van de slavernij

VAN MESOPOTAMIË TOT
MODERNE MENSENHANDEL



Uitgeverij Omniboek

Uitgeverij Omniboek
Postbus 13288, 3507 LG Utrecht
www.omniboek.nl

Copyright © 2015 Dick Harrison
Copyright Nederlandse vertaling © 2019, Uitgeverij Omniboek
Oorspronkelijk verschenen onder de titel *Slaveriets historia* bij Historiska Media:
Zweden, 2015

De geschiedenis van de slavernij is een herziene en bijgewerkte editie op basis van een in het Zweeds geschreven werk in drie delen, gepubliceerd in 2006-2008:

- *Slaveri I. Fortiden till renassansen*
- *Slaveri II. 1500 till 1800*
- *Slaveri III. 1800 till nutid*

Deze uitgave kwam tot stand in samenwerking met Kontext Agency.

De vertaling van dit boek kwam tot stand dankzij subsidie van de Zweedse Kulturrådet, waarvoor onze hartelijke dank.

Vertaald uit het Zweeds door Ger Meesters, Haarlem
Omslagontwerp en vormgeving binnenwerk Studio Mol
Omslagbeeld Gérôme, Jean-Léon (1824-1904), *Slavenmarkt in het oude Rome* (ca. 1884), Hermitage, Sint-Petersburg
Foto auteur Karolina Rosenqvist
Kaarten Svante Ström
ISBN 9789401916233
ISBN e-book 9789401916240
NUR 680

Alle rechten voorbehouden. *All rights reserved.*

Uitgeverij Omniboek vindt het belangrijk om op verantwoorde wijze met natuurlijke bronnen om te gaan. Bij de productie van dit boek is daarom gebruikgemaakt van papier waarvan het zeker is dat de productie niet tot bosvernietiging heeft geleid.

Voor Nala

*Als ik mijn slaaf of slavin ooit hun recht ontzegd heb wanneer wij
van mening verschilden, wat zal ik dan beginnen als God voor
mij oprijst, en als hij mij ondervraagt – wat kan ik antwoorden?
Maakte hij hen in de moederschoot niet net als mij, vormde een en
dezelfde ons niet eender in de moederbuik?*

Job 31:13-15

Inhoud

Voorwoord	15
Voorwoord bij de Nederlandstalige editie	17
Proloog: een reis met kapitein Samuel Gamble	19
Slavernij	35
Wat is een slaaf?	36
1 Prehistorie en oudheid	41
Oorlog en armoede	41
De slaven van Mesopotamië	43
Vrijen en onvrijen in het land van de Nijl	52
Slavenhandel langs de prehistorische Middellandse Zee	58
De slaven van Athene	60
Romeinen en slavernij	65
De weg naar en uit de slavernij	69
De slaven komen in opstand	76
De slaven van de keizer	85
Minachting en zachtaardigheid	89
Slavernij en het christendom	94

2 De middeleeuwen	101
In de tijd van Toto en Lucius	102
Patricius en Balthildis	108
Vroegmiddeleeuwse slavenhandel	112
De slavernij in de noordse regio	114
De slavernij overleeft in het zuiden	118
De middeleeuwse paradox	124
3 Islam	127
Islamitische onvrijheid	132
Arbeiders, bedienden en seksobjecten	134
Mammelukken	137
De slaafsoldaten nemen de macht over	141
Schiltberger en zijn wereld	144
De maatschappij van de slaafsoldaten	145
Devşirme	151
<i>Haseki en valide sultan</i>	155
De Barbarijse zeerovers	157
Hoe men slaaf werd in Noord-Afrika	164
Noordse slaven en consulaten	167
De weg naar de vrijheid	168
4 Een wereld van onvrijheid	177
Slavenkaravanen in de Sahara	178
Kanem, Bornu en Songhai	185
Zuid-Aziatische slavernij	197
Oost-Aziatische slavernij	209
De slavernij van de Azteken	215
5 De Atlantische tragedie	219
Het zoete kruid	220
De Portugezen ontdekken Afrika	225
Nieuwe Wereld	235
De suikerrevolutie en de driehoekshandel	238
De eeuw van de Portugezen	243
De korte bloeitijd van de Hollanders	249

De Britten en de Fransen betreden het toneel	251
De slavenhandel culmineert in de achttiende eeuw	253
Karavanen en netwerken	257
Forten, handelsplaatsen en schepen	265
<i>Lançados</i> en <i>tangos maos</i>	270
De reis over de Atlantische Oceaan	276
Slavenhandel in Amerika	281
Scandinavische slavenhandel	285
Balans van een nachtmerrie	289
6 Afrika	295
Hoe werd Afrika beïnvloed door slavenhandel?	296
De opkomst en ondergang van het koninkrijk Congo	302
In de schaduw van Luanda	310
Asante en Oyo	314
Goud, ivoor en slaven	318
Het was mogelijk om nee te zeggen	321
7 Amerika	325
De wereld van de plantages	327
Slavernij in Spaans-Amerika	333
Een vagevuur voor witten, een hel voor zwarten	336
Van Barbados naar Jamaica	340
Fransen op Saint-Domingue	344
Noordse slavenkolonies	348
Noord-Amerika	351
Vlucht, verzet en straf	354
8 Marrons en revolutionairen	359
Marrongemeenschappen	361
Cimarrónes	363
Het Afro-Amerikaanse koninkrijk Palmares	367
Marron-oorlog in Jamaica	371
Waar de marrons wonnen	376
Mose en de Stono-rivier	382
Schemering over Saint-Domingue	384

Ondertussen in Zuidoost-Azië	388
Java, Sulawesi en Bali	395
Kaapland-slavernij	405
9 De oorlog begint	419
De abolitionisten	419
Politie op de wereldzeeën	423
Verbod op slavernij	426
Vrijheid in Afrika	428
10 Het Caraïbisch gebied en Latijns-Amerika in de negentiende eeuw	431
De slavernij wordt aangevallen in het Caraïbisch gebied...	432
... maar overleeft op Cuba	436
... en in Brazilië	441
Racisme	446
11 Het Amerikaanse Zuiden	449
Het ontstaan van 's werelds grootste slavenmaatschappij	450
De plantages van de zuidelijke staten	454
Werk en vrije tijd in <i>The Cotton Kingdom</i>	461
Het leven in het 'grote huis'	465
Slavenhandel en slavenfamilies	469
<i>Massa en nigger</i>	473
'Passagiers' en 'conducteurs'	477
Denmark Vesey en Nat Turner	481
Abolitionisme in de Verenigde Staten	484
Van het Compromis van Missouri tot Harpers Ferry	487
12 Afrika in de negentiende eeuw	493
Slavernij in Egypte	495
Muhammad Ali verovert Soedan	502
De zariba's in Bahr al-Ghazal	505
Egyptisch imperialisme en Brits abolitionisme	509
De geschiedenis van al-Zubayr	512
De mahdi	515

Swema, alias Marie Antoinette	518
Plantageslavernij op de Mascarenen	520
Slavenhandel in de schaduw van Lissabon en Muscat	522
Kruidnagelslavernij	525
Langs de Zambezi en de Grote Meren	530
Tippu Tip en zijn wereld	533
Slavernij in het Sokoto-kalifaat	537
De ervaring van de slavernij in Bornu	543
De laatste slavenrijken op de savanne	546
13 De oorlog culmineert	549
Amerikaanse Burgeroorlog	550
Verenigde Staten	553
Contractarbeiders uit Azië	556
De ondergang van de slavernij in Latijns-Amerika	559
Afrika onder Parijs	562
Afrika onder Londen	566
De slavernij wordt aangevallen in Oost-Afrika	571
Hart der duisternis	574
Slaafsoldaten en wapendragers	577
Bwanikwa en de imperialisten	580
De wereld van de Indische Oceaan	585
De Britten in India	587
Slavernij en dwangarbeid in Zuidoost-Azië	593
Batavia in 1816: het slavenstelsel in een koloniale metropool	602
De ervaring van de seksslavernij	608
Waarom de overwinning?	610
14 De strijd gaat door	613
Van Volkenbond tot ILO	615
Het koloniale Afrika	617
De slavernij overleeft in Mauritanië...	619
... en herrijst in Soedan	621
Slavernij in de Arabische wereld	626
Cokes in voorraad	628

Gedwongen prostitutie en <i>bonded labour</i>	632
In onze eigen achtertuin	634
Epiloog	639
Bronnen en literatuur	651
Illustratieverantwoording	671
Register	673

Kaarten

1. Mesopotamië	44
2. Slavenhandel in de vroege middeleeuwen in Europa	106-107
3. Slavenhandel in de late middeleeuwen in Europa	122-123
4. Kanem-Bornu	188
5. Songhai in de zestiende eeuw	195
6. Slavenhandel op de Atlantische Oceaan	244-245
7. Slaven exporterende regio's in West-Afrika	298
8. Het koninkrijk Congo	303
9. De slavenpopulatie in de Verenigde Staten in 1830 en 1860	450
10. Egypte en Soedan	501
11. Oostelijk Centraal-Afrika	535
12. West-Afrika	538-539

Tabellen

1. Romeinse krijgsgevangenen in de jaren 262-142 v.Chr.	67
2. Slavenhandel via de Sahara in de periode 650-1800	196
3. Trans-Atlantische slavenhandel 1450-1900	291
4. Trans-Atlantische slavenhandel 1701-1800. Slaven exporterende regio's	297
5. Bevolkingsontwikkeling van Saint-Barthélemy 1787-1819	350
6. Misdrijven door slaven in Peru 1560-1650	355
7. Slavenexport van Costa da Mina naar Bahia 1801-1850	425
8. De bevolkingsgroei in Cuba 1774-1841	437

9. Beroepen van slaven in Brazilië in 1872	442
10. Slaven en vrije zwarte bevolking in de zuidelijke staten van de Verenigde Staten in 1850	452
11. Slavenhandel op Zanzibar 1859-1872	529

Voorwoord

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

Diani, Kenia, april 2014

Dick Harrison

Voorwoord bij de Nederlandstalige editie

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

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

Haarlem, maart 2019

Ger Meesters, vertaler

Proloog: een reis met kapitein Samuel Gamble

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De *Sandown* bereikte Barbados op dinsdag 29 april 1794. Onmiddellijk drosten elf matrozen zonder toestemming of betaling. Nog eens vijf gingen er een tijdje later vandoor, als ratten die een zinkend schip verlieten. Ondanks de crisis lichtte kapitein Gamble het anker en zeilde begin mei richting Jamaica. Van de bemanning waren slechts zes man over, maar Gamble zette alles op één kaart en vroeg God dat geen verder ongeluk zijn rampzalige reis zou treffen.

Op 12 mei arriveerde het schip dan eindelijk in Jamaica, en de volgende dag ging men voor anker in de haven van Kingston. Hier wachtte de volgende tegenslag. De gele koorts had het eiland met volle kracht geraakt, met als gevolg dat veel schepen in de haven bleven. Samuel Gamble herkende onmiddellijk de *Nancy* uit Liverpool, die aangekomen was uit Angola met 328 slaven, en de *Hornet* uit Bristol, die in Bonny was geweest en er 400 meebracht. Aangezien het aanbod groot was, was de prijs voor onvrije arbeiders te laag om goede winst op te leveren. Het ziekterisico was zelfs groter dan op de Atlantische Oceaan. Op 14 mei moest Gamble zijn negenentwintigste dode slaaf begraven, een meisje. Vijf dagen later kwamen zijn commissarissen, vertegenwoordigers van de Kennedy-familie, aan boord – waarschijnlijk wilden ze controleren of de gele koorts niet onder de overgebleven slaven heerste. Op dezelfde dag werd slaaf nummer 30, een vrouw, begraven.

Samuel Gamble was inmiddels een uitgeputte en gebroken man. Op 27 mei regelde hij eindelijk zijn papieren en sleepte hij zich uitgeput naar het ziekenkamp. Daar bleef hij tot 1 juni, ernstig geplaagd door jicht, krampen en reuma. Maar hij was geslaagd. De hel voor hem was over, hoewel niet voor de slaven, en hij kon zijn door jicht aangetaste benen met een goed geweten laten rusten. Het had veel erger kunnen zijn, iets wat kapitein Pearson op de eerdergenoemde *Jimmy* kon bevestigen toen hij een paar dagen later de haven van Kingston binnenkwam met een lading van 237 slaven. De *Jimmy* uit Liverpool had een moeilijke reis gehad, met een slavenopstand die geleid had tot de dood van vier mensen en talloze gewonde slaven en matrozen. Om nog maar te zwijgen over de ellende waar de Fransen mee te maken hadden. Gamble was verbaasd over het aantal Franse emigranten dat in Kingston verbleef, niet alleen verstandige mensen

die het geboorteland van de guillotine waren ontvlucht, maar ook kolonisten uit Martinique, Guadeloupe en vooral Saint-Domingue, waar de slaven in opstand waren gekomen in een bloedige oorlog tegen hun meesters. De plantages stonden in brand. De aanwezigheid van de Fransen had ertoe geleid dat de voedselprijs gestegen was en dat Jamaica een duur eiland geworden was om op te leven. Voor slavenhandelaren was dit slecht nieuws. De Britse planters klaagden dat ze de zwarten die ze wilden hebben niet konden kopen, omdat ze het zich niet konden veroorloven om hen van voedsel te voorzien. Veel *Guiney Men*, zwarte Afrikanen uit Guinee, werden daarom niet verkocht. Ze bleven in de schepen, ziek of stervende.

Kapitein Gamble maakte een lijst van in totaal 17 schepen, de kapiteins en het aantal slaven in Kingston. Het is een gruwelijke lijst van mensenhandel, die Gambles eigen prestatie – het levend transporteren van 212 slaven naar Jamaica – in al haar verschrikkelijke onmenselijkheid overschaduwde door de enorme ellende. Hier lagen de *Union* uit Londen, onder kapitein Thompson, met 530 slaven geladen in Annamabou, en de *Elizabeth Anderson*, ook uit Londen, onder kapitein Bowie, met 369 slaven rechtstreeks uit Sierra Leone. Kapitein Proudfoot van de *Golden Grove* (Londen) had 400 slaven uit Annamabou, en Hoskins met de *Countess Galvez* (Londen) had er 330 van hetzelfde verkooppunt. Kapitein Willson van het schip *Spy* (Londen) had een lading van 400 slaven uit Angola. Het kleinste aantal slaven, 160, was aan boord van de *Robust* (Liverpool) onder kapitein Shaw, die met zijn vracht uit Old Calabar kwam gereisd. Toen hij alle 17 slaafadingen optelde, kwam kapitein Gamble op een totaal van 5432 onvrije zwarten die nog moesten worden verkocht.

*

De reis van kapitein Samuel Gamble vond plaats toen de beruchtste handel in de wereldgeschiedenis, de trans-Atlantische slavenhandel tussen Afrika en Amerika, zijn hoogtepunt had bereikt. Tijdens de tweede helft van de achttiende eeuw werden meer slaven over de Atlantische Oceaan vervoerd dan op enig ander moment in de wereldgeschiedenis. Tezelfdertijd breidde de slavenhandel zich sterk

uit rond de Indische Oceaan, van Mozambique in het westen tot de Sulu-archipel in het oosten. Overal hoorde je kettingen die tegen kettingen aan sloegen, geweeklaag, hoestaanvallen, vloeken, en waren er wanhopige gebeden te horen aan goden die niet luisterden, die zich niet druk maakten of niet bestonden.

Kapitein Gamble was een van de duizenden en nog eens duizenden mensen die profiteerden van de handel in mensen. Hij was geen machtige man, geen vitale schakel in de keten. Hij was slechts een van de vele kleine radertjes in een onmenselijke machine waarvan de ingenieurs en beleidsmakers in steden als Londen en Nantes zaten, en enorm vermogend werden omdat ervaren zeebonken als Gamble en arme zeelieden uit de sloppenwijken van de havensteden bereid waren het vervoer van onvrijen over de oceanen te verzorgen. De matrozen waren net zo goed slachtoffers als de slaven. Het salaris was laag en het sterftecijfer was verschrikkelijk hoog. Voor de zeelieden van de *Sandown* was het veel waarschijnlijker dat ze stierven aan de gele koorts dan dat ze rijk werden van hun ontberingen. Ook werkten veel zeelieden onvrijwillig – geshanghaaid, geronseld of bedrogen en gedreven door de zweep van armoede om het enige werk te aanvaarden dat op de kades van Bristol, Liverpool of Londen werd aangeboden.

Toen de *Sandown*, de *Nancy*, de *Hornet* en de *Jimmy* zich in de haven van Kingston verdrongen, beleefde de Caraïbische slavenhandel zijn laatste bloei. Voor een man als Samuel Gamble was dit moeilijk te begrijpen. Hij was waarschijnlijk in de waan dat zijn ellendige reis naar de overvolle slavenhaven plaatsvond tijdens een toevallige recessie, en dat het weer snel beter en beter zou worden.

Maar dat zou het niet. De donkere wolken aan de bloedige lucht van de slavenhandelaren begonnen zich al samen te pakken. Gamble zelf had een daarvan in detail kunnen observeren: de Britse kolonie Freetown in Sierra Leone, die in 1787 was gesticht om vrijgelaten slaven te ontvangen. De mannen achter Freetown waren abolitionisten, ‘afschaffers’, zo genoemd omdat hun hoogste doel in het leven was om slavenhandel en slavernij af te schaffen. In Groot-Brittannië namen ze in de periode 1780-1800 flink in aantal toe – mannen als Granville Sharp en William Wilberforce – en slechts een paar jaar later, in 1807, zouden ze triomfantelijk zien hoe het Britse parlement een volledig

verbod op de slavenhandel aannam. Het kostte veel tijd en moeite om het verbod uit te voeren en, met de hulp van de oorlogsvloot, af te dwingen dat andere Europese staten dit voorbeeld zouden volgen. In de jaren twintig en dertig van de negentiende eeuw werden nog meer dan ooit slaven over de Atlantische Oceaan getransporteerd, op het verschrikkelijke decennium 1780-1790 na. Maar de raderen begonnen te draaien en zouden in de negentiende eeuw steeds sneller gaan draaien, terwijl de slavernij als een economisch systeem haar eigen dodelijke dynamiek ontwikkelde in de velden waar elke eerlijke abolitionist persona non grata was. De echt grote uitbreiding van de slavernij in het Afrikaanse binnenland lag in Samuel Gambles tijd dus nog steeds in de toekomst. Bloed en ijzer waren nodig, geen parlementaire beslissingen, om de ketenen van onvrijheid te breken.

Dit boek is een samenvatting van mijn driedelige werk over de wereldgeschiedenis van de slavernij, van het begin tot het heden. Ik heb ervoor gekozen met het lange, trieste verhaal van kapitein Gamble te beginnen, deels omdat hij een vertegenwoordiger is van de slavernij waaraan de meesten van ons als vanzelf denken als we het hebben over de onvrijheid, namelijk de trans-Atlantische, en deels omdat hij chronologisch midden in de transitie zat, met één been in de oude, zware tijd waarin onvrijheid iets vanzelfsprekends was, en met het andere been in het moderne tijdperk, toen nieuwe gedachten en nieuwe vormen van productie de voorwaarden van de slavernij volledig veranderden. Kapitein Gamble kon terugkijken op millennia van zwepen, ketens, boeien, halsbanden en de even totale als vanzelfsprekende vernedering van menselijke individuen. Vóór hem lag een grondige herwaardering van het hele systeem, maar ook van een intense wreedheid waardoor de bloedige achttiende eeuw een relatief humane eeuw scheen.

Er is echter nog een reden om het lot van Samuel Gamble te bezien. Zijn versleten oude logboek ontmaskert niet alleen een huiveringwekkende, cynische slavenhandelaar, maar ook een menselijk individu in wie we ons zonder veel moeite kunnen inleven. Gamble leeft en ademt in zijn summiere achttiende-eeuwse proza. We voelen zijn koorts, horen de scheldwoorden over alle ellende die het leven

over hem afroept, begrijpen de paniek wanneer de matrozen sterven en de slaven wegblijven. We delen de opluchting als alles voorbij is in Kingston en sympathiseren met hem terwijl hij op het eiland São Nicolau wandelt en de flora van Kaapverdië bewondert. Hij hield waarschijnlijk van bloemen. Net als wij.

Kapitein Samuel Gamble was een mens, een individu die we opvallend gemakkelijk leren kennen. Alle slavenhandelaren en alle slaven waren individuen, en daarom moeten we hen zo benaderen. Niet als een collectief. We zullen de slavernij en haar bizarre logica nooit begrijpen als we het individu negeren en de massa op de voorgrond plaatsen. Want in de binnenste kern van de slavernij vinden we de menselijke roofdieraard en het banale kwaad dat we te gemakkelijk negeren om het niet te hoeven analyseren. De geschiedenis van de slavernij gaat uiteindelijk niet over de winstverwachtingen van het kapitaal, over de culturele gewoonten, over religieuze dogma's en over berekeningen van notarissen in handelshuizen en op plantages. De geschiedenis van de slavernij is het verhaal van hoe individuen macht uitoefenen over andere mensen, hoe zij het recht nemen hun medemensen te behandelen als dingen, werktuigen, zaken, dieren. De geschiedenis van de slavernij is het verhaal van hoe talloze menselijke individuen in de loop van de eeuwen het recht hebben genomen om andere menselijke wezens hun rechten af te nemen. Dit verhaal moet niet worden verklaard door theoretische modellen en verwijzingen naar abstracte principes. Het moet recht in de ogen worden gezien, en dan kunnen we niet om individuen heen.

Kapitein Gamble is een van vele individuen die met hun eigen verhaal hebben bijgedragen aan de lange geschiedenis van de slavernij. In dit boek zullen we veel van zulke mensen vinden – slaven, slave-eigenaren, slavenhandelaren en slavenwaarnemers. De meesten van hen zijn onbekend voor mensen van nu. Ze zijn, net als Gamble, lang geleden verdronken in de zee van de historie, gewist uit de geschiedenisboeken omdat hun verhalen als te oninteressant of te verschrikkelijk werden beschouwd om te onthouden. Wij mensen kunnen heel gemakkelijk onze ogen sluiten voor het verleden als dat te ongemakkelijk voor ons wordt.

Een van de belangrijkste oogmerken van dit werk is om mensen zoals Samuel Gamble aan de oppervlakte te laten komen. Deze mensen vormen het juiste gezicht van de slavernij. Ze moeten gezien, gehoord en gelezen worden, een kans krijgen hun vergeten verhaal te vertellen. Het is niet altijd zo dat hun stemmen het representatiefst of het welsprekendst zijn, maar ze zijn echt. Oom Tom is een romanfiguur en Kunta Kinte is gefictionaliseerd, maar Gamble en zijn 250 slaven hebben bestaan. We hoeven hen niet om te zetten in televisie-karakters of romanfiguren. De realiteit is namelijk al verschrikkelijk genoeg.

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

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

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

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

– NRC Handelsblad over Harrisons bestseller

De Dertigjarige Oorlog



Uitgeverij Omniboek

WWW.OMNIBOEK.NL

NUR 680

ISBN 978 94 0191 623 3



9 789401 916233