



Universiteit
Leiden

The Netherlands

A new system of slavery?' Een vergelijking tussen het vervoer van slaven en contractarbeiders in de negentiende eeuw

Emmer, Piet

Citation

Emmer, P. (2007). A new system of slavery?' Een vergelijking tussen het vervoer van slaven en contractarbeiders in de negentiende eeuw. *Leidschrift : Organisatie En Regulering Van Migratie In De Nieuwe Tijd*, 22(April), 59-70. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/73084>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/73084>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

'A new system of slavery?' Een vergelijking tussen het vervoer van slaven en contractarbeiders in de negentiende eeuw

Piet Emmer

Dit jaar vieren we het heugelijke feit dat het Britse parlement tweehonderd jaar geleden, in 1807, de slavenhandel buiten de wet stelde. Na afloop van de Napoleontische oorlogen begon Londen meteen een ongekend hevig diplomatiek offensief om andere landen ook tot afschaffing te bewegen. Dat was geen eenvoudige operatie. Weliswaar kwamen er in Frankrijk, Spanje, Portugal en de VS op den duur ook wettelijke verbodsbepalingen tegen de slavenhandel, maar daar trok een groot aantal reders zich niets van aan. Naar schatting zijn er tussen 1815 en 1870 nog ongeveer twee miljoen slaven illegaal de Atlantische Oceaan overgebracht. Toen daar rond het midden van de negentiende eeuw langzamerhand een eind aan kwam, hadden de reders allang weer wat nieuws bedacht: het ronselen en vervoeren van contractarbeiders. In de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw namen meer dan een miljoen contractarbeiders uit India, China, de eilanden in de Stille Zuidzee en Japan de plaats in van de Afrikaanse slaven. Daardoor leek de migratie van deze contractarbeiders naadloos aan te sluiten op de slavenhandel. Was de lange en moeizame strijd tegen deze onmenselijke handel dan helemaal voor niets geweest? Om op deze vraag een antwoord te geven zullen we een aantal aspecten van de Atlantische slavenhandel en slavernij vergelijken met de 'coolie trade' en contractarbeid.

De zoektocht naar nieuwe plantagewerkers

De afschaffing van de slavenhandel was een unieke politieke ingreep in de internationale economie, die in Europa en de Nieuwe Wereld veel financiële schade met zich bracht. Vandaar dat deze maatregel wel is getypeerd als een unieke daad van 'econocide'.¹ Zonder die afschaffing zou de Atlantische slavenhandel nog een grote toekomst voor zich hebben gehad en was het totale aantal over de Atlantische Oceaan vervoerde slaven zeker niet bij 11

¹ Seymour Drescher, *Econocide. British Slavery in the Era of Abolition* (Pittsburgh 1977).

miljoen blijven steken, maar aan het einde van de negentiende eeuw vele miljoenen hoger zijn uitgekomen.² Na de wettelijke afschaffing van de slavenhandel bleef de vraag naar slaven in de Nieuwe Wereld onverminderd groot getuige de steeds hogere prijzen die in de plantagekolonies voor slaven werden betaald. Ook het aanbod van slaven in Afrika bleef ruim voldoende en aan rederijen om die slaven over de Atlantische Oceaan te vervoeren was evenmin gebrek. Het verbod op de slavenhandel maakte nog eens duidelijk hoe belangrijk de slaven waren voor de plantage-economie in de Nieuwe Wereld. Met uitzondering van het Zuiden van de VS stierven er in 'plantation America' meer slaven dan er geboren werden, zodat er meteen 'een tekort aan handen' ontstond zodra de band met Afrika was doorgesneden. Pogingen om vrije Afrikanen als contractarbeiders naar de plantages te trekken liepen op niets uit en migranten uit Europa wilden voor geen prijs naast zwarten in ploegendienst op het veld werken, ook niet omdat de sterfte in de Tropen hoog was.³ Goede raad was duur.

China werd de nieuwe bron van plantagewerkers en dat was te danken aan een Britse koloniale ambtenaar uit Trinidad, die op reis in Zuidoost-Azië onder de indruk raakte van de werklust van de Chinezen daar. Dat naast China ook India een leverancier van arbeid zou worden, was eveneens het gevolg van een reis. Dit keer was het idee afkomstig van de planter John Gladstone uit Guyana, de vader van de latere Engelse liberale politicus en premier William Gladstone. John Gladstone ontdekte dat op het eiland Mauritius in de Indische Oceaan contractarbeiders en strafgevangenen uit Brits Indië naast de Afrikaanse slaven op de plantages werkten. Hij zag dat als dé oplossing van het arbeidstekort op zijn eigen plantages in Brits Guyana en schreef een brief aan de rederij, die de Indiase contractarbeiders van Calcutta naar Mauritius had gebracht met de vraag of vervoer naar Guyana ook mogelijk was. Het antwoord van de rederij was positief. Aan hun schepen zou het niet liggen en ook de Indiërs zelf zouden tegen deze nieuwe bestemming wel geen bezwaar hebben. 'We are not aware that any greater difficulty would present itself in sending men to the

² David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade* (New York 1987) 185-204.

³ Monica Schuler, 'The Recruitment of African Indentured Labourers for European Colonies in the Nineteenth Century' in: P.C. Emmer ed., *Colonialism and Migration. Indentured Labour Before and After Slavery* (Dordrecht 1986) 125-162.

West Indies [dan naar Mauritius], the natives being perfectly ignorant of the place they go to or the length of the voyage they are undertaking.’⁴

De abolitionisten in Engeland en de VS hadden dit altijd al vermoed. Het toezicht op de werving, selectie, het vervoer en de leef- en werkomstandigheden van hun niet-westerse medemens zou bij de koloniale ambtenaren, rederijen en werkgevers niet in goede handen zijn en daarom protesteerden zij luid en duidelijk tegen deze nieuwe vorm van intercontinentale migratie. Daar was ook wel reden voor, want aanvankelijk waren er veel misstanden, waardoor de migratie van contractarbeiders soms nog slechter leek uit te pakken dan de slavenhandel. De Britse onderkoning van India sprak zelfs van ‘a new system of slavery’. De sterfte aan boord van de eerste koelieschepen en op de plantages was hoog. Dat was voor een belangrijk deel te wijten aan de gebrekkige werving in India. De eerste groepen contractarbeiders leken inderdaad geen idee te hebben waar ze na afloop van de lange zeereis terecht zouden komen en wat daar van hen verwacht werd.⁵

Wat voor India gold, gold *a fortiori* voor China. Anders dan de koloniale autoriteiten in Brits India bemoeide de keizerlijke regering in Peking zich nauwelijks met de rekrutering van contractarbeiders in de zuidelijke havensteden als Sjanghai en Swatow en de Portugese autoriteiten in Macau waren zeker niet beter. Er was vrijwel niets geregeld en bestuurlijk toezicht was afwezig. Elk schip dat kon drijven, was gerechtigd om Chinese koelies te vervoeren. Waar een dergelijk schip vandaan kwam, deed niet ter zake. In de meeste Chinese havens sloot de kapitein een overeenkomst met een aantal handelaren voor de ‘levering’ van een lading contractarbeiders. Hoe die arbeiders waren geworven, kon de kapitein niet achterhalen en hij wilde dat waarschijnlijk ook niet weten. Evenmin was duidelijk of iedere Chinese contractant wel vrijwillig een contract had ondertekend en wist wat er in zo’n contract stond. Veel Chinese arbeidscontractanten waren arme boerenzoons, die door tegenvallende oogsten naar de stad waren getrokken, daar schulden hadden gemaakt en door hun schuldeisers min of meer waren verkocht aan de handelaren, die zaken deden met de Europese kapiteins. Waarschijnlijk verlieten veel van hen gedwongen hun vaderland, want het aantal opstanden aan boord van de koelieschepen was schrikbarend hoog.

⁴ Geciteerd in: Hugh Tinker, *A New System of Slavery. The Export of Indian Labour Overseas, 1830-1820* (Oxford 1974) 63.

⁵ David Northrup, *Indentured Labor in the Age of Imperialism, 1834-1922* (Cambridge 1995) 59-70.

Door deze gang van zaken leek de Chinese contractmigratie veel op de vroegere slavenhandel, want ook de slaven waren na hun inscheeping veelvuldig in opstand gekomen.⁶



Fig. 1: Contractarbeiders uit Azië in Trinidad

Verbeteringen in de contractmigratie

Al deze misstanden leidden tot een golf van protest in de Westerse pers. De regering in Peking voelde zich eindelijk aangesproken en stuurde een onderzoekscommissie naar Cuba en Peru, waar veel van de Chinese contractanten terecht waren gekomen. Die commissie bracht een zeer kritisch rapport uit over de leef- en werkomstandigheden van de contractanten.⁷ Daarop besloot de regering in Peking in 1870 om de

⁶ Joseph Meager, *The Introduction of Chinese Laborers to Latin America, the coolie trade, 1847-1874* (ongepubliceerd proefschrift; University of California at Davis, 1974); en Northrup, *Indentured Labor*, 51-59.

⁷ *Ibidem*, 57.

contractmigratie stop te zetten en een paar jaar later deden het koloniale bestuur van Macau (Portugees) en van Hongkong (Engels) hetzelfde. Overigens bleven de Chinese contractarbeiders gewilde werkkrachten en het koloniale bestuur van Zuid-Afrika wist aan het einde van de negentiende eeuw nog een tijdelijk contract met de Chinese regering te sluiten, waarbij contractarbeiders voor een periode van drie jaar in de Transvaalse mijnen te werk werden gesteld.

Maar ook zonder officiële contracten waren Chinese handelsconsortia binnen en buiten China in staat om grote aantallen arbeiders te leveren, zoals voor de spoorwegaanleg in Californië en de tabaksplantages op Sumatra. Omdat de Chinese regering te zwak was om haar onderdanen in het buitenland voldoende bescherming te bieden, bleef de migratie van Chinese arbeidscontractanten altijd op de slavenhandel lijken. Dat was niet het geval met de migratie van Brits-Indische contractanten. De werving en het vervoer van Indiase arbeiders werden na 1870 door nieuwe wetgeving drastisch verbeterd. Daardoor groeide de kloof tussen de slavenhandel en het vervoer van contractarbeiders uit Brits Indië. De regering in Londen en het koloniale bestuur in India hadden zo’n angst dat er een verband tussen deze twee soorten vervoer gelegd zou worden, dat ze bijna jaarlijks nieuwe bepalingen afkondigden om de verscheping van arbeiders uit India veiliger te maken en de controle op de werving in India en op de arbeidsomstandigheden in de plantagegebieden te verbeteren. Op den duur was het vervoer van de Indiase contractarbeiders zelfs beter geregeld dan dat van Europese landverhuizers naar Noord-Amerika of van Britse troepen naar Australië.⁸

Ook Nederland was doodsbang voor het verwijt dat het de oude slavenhandel wilde laten herleven. Daarom volgde Den Haag in 1890 nauwgezet de Engelse vervoersbepalingen toen het transport van contractarbeiders van Java naar Suriname op gang kwam. Die volgzame houding is niet moeilijk te verklaren. De Nederlanders hadden pas na moeilijke en langdurige onderhandelingen het recht gekregen om in India contractarbeiders voor Suriname te werven en dat recht wilden ze niet verspelen door kritiek op het vervoer van hun ‘eigen’ Javanen.⁹

⁸ Tinker, *A New System of Slavery*, 145

⁹ P.C.Emmer, ‘The Importation of British Indians into Surinam (Dutch Guiana), 1873-1916’ in: Shula Marks and Peter Richardson eds., *International Labour Migration. Historical Perspectives* (Hounslow en Middlesex 1984) 90-111.

Het klinkt wrang voor de slaven, maar de ervaringen uit de slavenhandel hebben de basis gelegd voor de verbeteringen in het vervoer van Brits-Indische arbeidscontractanten. In de laatste decennia vóór de afschaffing hadden de Engelsen de sterfte aan boord van hun slavenschepen al aanzienlijk kunnen terugbrengen door minimumeisen te stellen aan de hoeveelheid scheepsruimte per slaaf. Ook de verplichting een arts aan boord te hebben alsmede de controle van diens journaal na afloop van de reis leken te hebben geholpen. Uit een vergelijking tussen de aantekeningen van een aantal scheepsartsen was meestal op te maken welke besmettelijke ziektes het meest voorkwamen en welke behandelingen daartegen effectief waren. Door deze aanpak was de sterfte op de Britse slavenschepen na 1793 gedaald van 89 tot 28 per duizend per reis.¹⁰

Dat verklaart waarom de aanwezigheid van een geneeskundige op schepen met contractarbeiders van zo'n groot belang werd geacht. Al gauw vaardigde de koloniale regering van Brits-Indië de bepaling uit, dat de arts aan boord van een 'koelieschip' steeds een Europeaan moest zijn. In de vertrekhaven Calcutta was uit nood eens een Indiase arts in dienst genomen, die de discipline onder de passagiers ernstig had ondermijnd. Hij zou de contractanten bang hebben gemaakt door allerlei gruwelverhalen te vertellen over wat hen in West-Indië te wachten stond. De kapitein achtte de situatie zo ernstig dat hij besloot het eiland Sint-Helena aan te doen om de dokter daar aan land te zetten. Voor de Brits-Indische regering vormde dit incident voldoende reden het in dienst nemen van Indiase artsen meteen te verbieden. De inzet van Europese artsen had echter ook een nadeel, want zij konden hun patiënten meestal niet verstaan. Vandaar de bepaling dat er altijd een van de contractanten tijdens de reis als tolk moest worden aangesteld, en dat deze voor zijn diensten aan het einde van de reis beloond moest worden.¹¹

Andere voorschriften betroffen de verplichting op elk schip een destilleermachine aan boord te hebben die per dag tenminste 500 liter zeewater in drinkwater kon omzetten, een ziekenboeg in te richten, onder de contractanten verplegers en verpleegsters aan te stellen, de passagiersverblijven tussendecks van kunstmatige ventilatie te voorzien en een verbod zeilschepen met contractanten uit India te laten vertrekken tussen eind maart en begin augustus. Die laatste bepaling had ten doel te

¹⁰ Steven Behrendt, 'The Annual Volume and Regional Distribution of the British Slave Trade, 1780-1807', *Journal of African History* 38-2 (1997) 193.

¹¹ Tinker, *A New System of Slavery*, 147-154.

voorkomen dat contractanten in de winter rond Kaap de Goede Hoop zouden varen, waardoor de temperatuurverschillen tijdens de reis te groot zouden zijn. Bovendien werden er zeer uitvoerige voorschriften uitgevaardigd over de hoeveelheid voedsel en medicijnen, die elk schip aan boord diende te hebben en die per bestemming verschilde. Rederijen, die zich niet zeer precies aan deze voorschriften hielden, werden zonder pardon uitgesloten van het vervoer van Brits-Indische contractanten.¹²

De resultaten waren verbluffend. Na 1873 daalde het sterftepercentage onder de Indiërs tijdens de zeereis tot gemiddeld 7,1 per duizend per maand, terwijl het gemiddelde tijdens de slavenhandel tussen 1680 en 1807 gemiddeld maar liefst 50,9 per duizend had bedragen! Onder de Javaanse contractanten was de sterfte tijdens de reis van Java naar Suriname niet veel hoger dan onder de contractanten uit India. Stierven er toch veel contractanten, dan diende de oorzaak daarvan meestal niet op het schip te worden gezocht, maar aan land. Brits-Indië kende in de vorige eeuw een groot aantal hongersnoden en epidemieën, die in de sterftecijfers tijdens de reis zijn terug te vinden. Overigens stelde de Brits-Indische regering altijd een onderzoek in naar de gang van zaken tijdens die reizen, waarop de sterfte het gemiddelde had overschreden. Desalniettemin bleef het sterftecijfer onder de Indiase contractanten altijd hoger dan onder Europese landverhuizers. Het sterftepercentage rond 1850 onder Europese migranten naar Noord-Amerika bedroeg niet meer 4,5 per duizend en naar Australië zelfs maar 2,4. Daarbij zij echter bedacht dat de Europese landverhuizers niet te maken hadden met het gevaarlijke tropische ziektemilieu en dat het sterftecijfer van de contractarbeiders ook betrekking had op kinderen en baby's. Dat hun sterfte onder die groepen ook onder Europese migranten rond het midden van de negentiende eeuw nog altijd aanzienlijk was, bewijst de mortaliteit van 13,7 per duizend onder kinderen en van 97,7 per duizend onder baby's op de reizen van Europa naar New York en respectievelijk 18,2 en 66,1 per duizend tijdens de reizen van Engeland naar Australië.¹³

¹² Northrup, *Indentured Labor*, 80-104.

¹³ Ralph Shlomowitz, *Mortality and Migration in the Modern World* (Aldershot 1996) X, 32.

De behandeling na aankomst op de plaats van bestemming

Dat het vervoer en de behandeling van slaven en Indiase contractarbeiders steeds meer van elkaar gingen verschillen, kwam ook tot uiting in de opvang op de plaats van bestemming. Na de reis dienden de slaven soms wekenlang en soms wel een jaar extra goed verzorgd te worden om weer op krachten te komen en de planters klaagden steen en been over de slechte conditie, waarin de slaven gewoonlijk in West-Indië aankwamen. De kapiteins van de slavenschepen beweerden machteloos te staan, want de lichamelijke conditie van de slaven was bij aankoop meestal bedroevend. Door de voortdurende stijging van de prijzen op de Afrikaanse kust was het economisch rendabel geworden om steeds meer slaven steeds verder uit het binnenland te halen. Dat had tot gevolg dat de meeste slaven na weken lopen zeer verzwakt aan de kust arriveerden en dan moest de barre oversteek naar de Nieuwe Wereld nog beginnen. In India was zo'n uitputtende voettocht niet nodig, omdat het vervoer van de contractanten naar de vertrekhaven daar plaats vond per trein.

De planters klaagden ook als er een schip met contractarbeiders uit Azië was aangekomen, maar om een volstrekt andere reden. De lange zeereis zou de contractanten lui hebben gemaakt en hun het verkeerde idee hebben bijgebracht dat ze zonder te werken toch goed konden eten. De meeste planters begrepen echter wel dat de lange zeereis de lichamelijke conditie van de Indiërs en Javanen aanzienlijk had verbeterd. Vaak was zo'n reis de eerste periode in hun leven, waarin deze migranten dag in dag uit regelmatig en voldoende voedsel kregen. Om die reden zijn de rederijen bij het vervoer van Indiase contractanten pas laat overgestapt van zeil naar stoom. Op een paar weken meer of minder kwam het niet aan. Een groter contrast met de slavenhandel is niet denkbaar; daar was elke dag op zee er één te veel. In de slavenhandel zouden de rederijen meteen op stoom zijn overgeschakeld als dat toen mogelijk was geweest.

Er bestond nog een belangrijk verschil tussen de slaven en de contractarbeiders: de demografie. De Indiërs en Javanen arriveerden niet langer op een epidemiologisch slachtoffer, hoewel er op het eerste gezicht maar weinig was veranderd. Net als in de slaventijd produceerden de plantages in de West nog steeds voornamelijk suikerriet, de opzichters waren nog steeds even bezig en het werk in de suikerrietvelden was nog net zo zwaar en arbeidsintensief als vroeger. Maar gevaarlijk voor de gezondheid waren de plantages niet meer. Onder de slaven was het aantal geboorten altijd kleiner geweest dan het aantal sterfgevallen, terwijl zich

onder de Indiërs en de Javanen het omgekeerde voordeed. Beide groepen Aziaten slaagden er al snel na aankomst in West-Indië in om op natuurlijke wijze te groeien. Dat was de slaven in tropisch Amerika meestal niet gelukt. Was voor hen de dood nog vertrouwder dan in Afrika, voor de Aziaten was de situatie omgekeerd.

Die omslag lijkt op het eerste gezicht moeilijk te begrijpen, want zowel onder de slaven als onder de Aziaten waren vrouwen ondervertegenwoordigd en maakten zij in beide gevallen bij aankomst dertig procent van het totaal uit. Overigens verschilde het vrouwelijk aandeel in de slavenhandel van jaar tot jaar, want hun aandeel was het resultaat van vraag en aanbod. Dat was anders bij de rekrutering van Indiërs en de Javanen, want daar hadden de autoriteiten wettelijk vastgelegd dat er op elke honderd mannen veertig vrouwen moesten worden geworven en daar werd strikt de hand aan gehouden. Anders dan voor de slaven bleek voor de Aziaten de ongelijke verhouding tussen de seksen geen belemmering om op natuurlijke wijze in aantal te groeien, hoewel het kindertal per vrouw overzee wat lager was dan in India. Dat verschil werd echter meer dan goedgemaakt door de lagere kindersterfte. De natuurlijke groei van de overzeese Aziaten is de afgelopen honderd jaar zelfs zo groot geweest dat in het huidige Trinidad, Guyana en Suriname de nakomelingen van de slaven (de creolen) niet langer de meerderheid van de bevolking uitmaken, maar de nakomelingen van de contractarbeiders uit India.

Waar was die opvallende bevolkingsgroei op gebaseerd? De demografische ontwikkeling van de Indiase contractanten heeft iets raadselachtigs, want in de meeste gebieden in de Nieuwe Wereld waren de slaven er al die eeuwen niet in geslaagd om het aantal geboorten het aantal sterfgevallen te laten overtreffen. Natuurlijk waren er verschillen tussen beide groepen migranten. Er is al op gewezen dat de contractarbeiders uit India in een veel betere conditie op de plaats van bestemming arriveerden dan de slaven uit Afrika. De veel lagere sterfte tijdens de reis spreekt voor zich. Maar er moet meer zijn geweest. Wellicht speelde ook een rol dat een deel van de contractarbeiders als echtpaar arriveerde en dat man en vrouw tijdens de reis niet van elkaar werden gescheiden. Dat was in de slavenhandel wel anders. De Afrikanen hielden bij het tot slaaf maken van hun tegenstanders en tijdens het transport naar de kust alleen moeders en baby's bij elkaar en daarom konden de Europese slavenkopers geen rekening houden met eventuele familiebanden.

Overigens moeten we deze factor niet te veel gewicht geven, want een groot deel van de gecontracteerde Indiase vrouwen was evenmin

getrouwd en vond pas een partner na de rekrutering, in het sub- en hoofddepot, tijdens de reis of na aankomst op de plantage. Dat was niet veel anders dan voor de vrouwen uit Afrika. Toch waren slavinnen alleen in Noord-Amerika in staat om voor demografische groei te zorgen, terwijl de vrouwelijke contractanten uit India daar ook in de tropische bestemmingen in slaagden. Dat culturele factoren van invloed waren, blijkt uit een vergelijking tussen het geboortecijfer van vrouwelijke arbeidscontractanten uit India en Java, die tussen 1890 en 1916 met vrijwel identieke contracten arriveerden in Suriname en daar onder vrijwel identieke omstandigheden te werk werden gesteld. Ondanks deze overeenkomsten was het geboortecijfer onder de Indiase vrouwen aanzienlijk hoger dan onder hun Javaanse lotgenoten.¹⁴ Een vergelijking met de contractanten uit China heeft geen zin, want onder hen bevonden zich heel weinig vrouwen. Een oplossing van deze demografische puzzel is nog niet in zicht, maar het is wel duidelijk dat in dit opzicht de Indiërs in tropisch Amerika een heel andere samenleving wisten te scheppen dan de slaven.¹⁵

Tot slot

Dit alles lijkt diegenen gelijk te geven die de migratie van contractarbeiders uit India en Java niet op één lijn willen stellen met de slavenhandel, maar eerder met de massale migratie van Europeanen naar Amerika, die in dezelfde tijd plaats vond. Onder de Europeanen overzee was de natuurlijke aanwas eveneens indrukwekkend. Bovendien blijkt de overgrote meerderheid van de Europese en Aziatische migranten niet alleen in demografisch, maar ook in sociaal-economisch opzicht een goede keus te hebben gemaakt door hun eigen continent te verlaten. Van beide groepen keerde niet meer dan ongeveer een vijfde naar huis terug. Voor de Aziaten was dat trouwens heel wat makkelijker dan voor de Europeanen, omdat hun arbeidscontracten voorzagen in een gratis terugreis. Weer gaapt hier een kloof tussen contractmigratie en slavenhandel. Waren de Afrikaanse

¹⁴ P.C. Emmer, 'Asians Compared. Some Observations Regarding Indian and Indonesian Indentured Labourers in Surinam, 1893-1939', *Itinerario* 11-1 (1987) 149-154.

¹⁵ P.C. Emmer, 'The Great Escape. The Migration of Female Indentured Servants from British India to Surinam, 1873-1916' in: David Richardson ed., *Abolition and its Aftermath. The Historical Context* (Londen 1985) 253-256.

slaven in de gelegenheid gesteld om na enige tijd terug te gaan naar Afrika, dan hadden de meesten daar waarschijnlijk meteen gebruik van gemaakt.

Ondanks al deze positieve aspecten bleef de contractmigratie in Europa en in Azië in een kwade reuk staan. De migratie is dan ook, net als de slavenhandel, om politieke redenen afgeschaft, hoewel alle cijfers erop wijzen dat het systeem niet alleen voorzag in de behoeften van de planters, maar ook in die van de Indiase en Javaanse bevolking. De voormalige contractarbeiders in Suriname en Brits Guyana zonden zelfs op eigen kosten een vertegenwoordiger naar India in de hoop dat de Nationalisten, onder wie Mahatma Gandhi, hun agitatie tegen de contractmigratie zouden staken. Die hoop bleek ijdel. De Indiase Nationalisten waren nu eenmaal de mening toegedaan dat de contractmigratie de waardigheid van India aantastte. Als er al Indiërs wilden emigreren, waarom konden ze dan alleen naar derderangs plantagekoloniën verhuizen en niet naar immigratielanden als Canada, de VS of Australië, waar de Engelsen en andere Europeanen heentrokken?¹⁶

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog paste de eis om een eind te maken aan de contractmigratie goed in de nationalistische oppositie tegen het Britse koloniale bestuur. Dat bestuur voelde zich geraakt op zijn zwakke plek. Anders dan Londen hadden de Engelse koloniale ambtenaren in India altijd al reserves gehad ten aanzien van de contractmigratie. Halverwege de Eerste Wereldoorlog, in 1916, zette de Brits-Indische onderkoning dan ook tegen de zin van Londen de werving van contractanten voor de overzeese bestemmingen stop. De Duitse duikboten hadden het vervoer van contractarbeiders trouwens al geruime tijd zo goed als onmogelijk gemaakt. Toen na afloop van de Eerste Wereldoorlog de scheepvaartverbindingen werden hersteld, bleef het verbod gehandhaafd. De Engelsen wilden in deze kwestie de Indiase Nationalisten niet langer tegen het hoofd stoten. De Nederlandse koloniale regering in Batavia had geen last van zulke proteststemmen en tot 1939 bleven Javaanse contractarbeiders naar Suriname migreren.

De afschaffing van de contractmigratie was trouwens niet meer dan een papieren maatregel, en ook na de Eerste Wereldoorlog gingen de Indiërs op zoek naar werk buiten hun eigen land. Dat gebeurt trouwens nog steeds, zoals we tijdens de eerste Golfoorlog in de krant konden lezen. In

¹⁶ Karen A. Ray, *The Abolition of Indentured Emigration and the Politics of Indian Nationalism, 1894-1917* (ongepubliceerd proefschrift, Department of History, McGill University, Montréal, 1980).

navolging van vele Westerse mogendheden besloot de Indiase regering toen haar onderdanen uit het Midden-Oosten te repatriëren en charterde voor dat doel één schip. Dat was een symbolisch gebaar, want het aantal Indiase gastarbeiders in de regio werd geschat op meer dan een half miljoen. Daaruit blijkt dat aan de afschaffing van de contractmigratie net als van de slavenhandel politieke en geen economische overwegingen ten grondslag lagen. Westers verbod of niet, de Arabische wereld kon de Afrikaanse slaven en de Indiase contractarbeiders goed gebruiken en de rapporten van de Britse antislavernijbeweging, die als lobbygroep onder de naam *Anti-Slavery International* nog steeds bestaat, laten zien dat in sommige delen van het Midden-Oosten, Afrika en Azië slavenhandel, slavernij en levenslange contractarbeid nog steeds voortduren.¹⁷

¹⁷ Zie <http://www.antislavery.org/homepage/antislavery/trafficking.htm>